BATAILLES & BLINDES

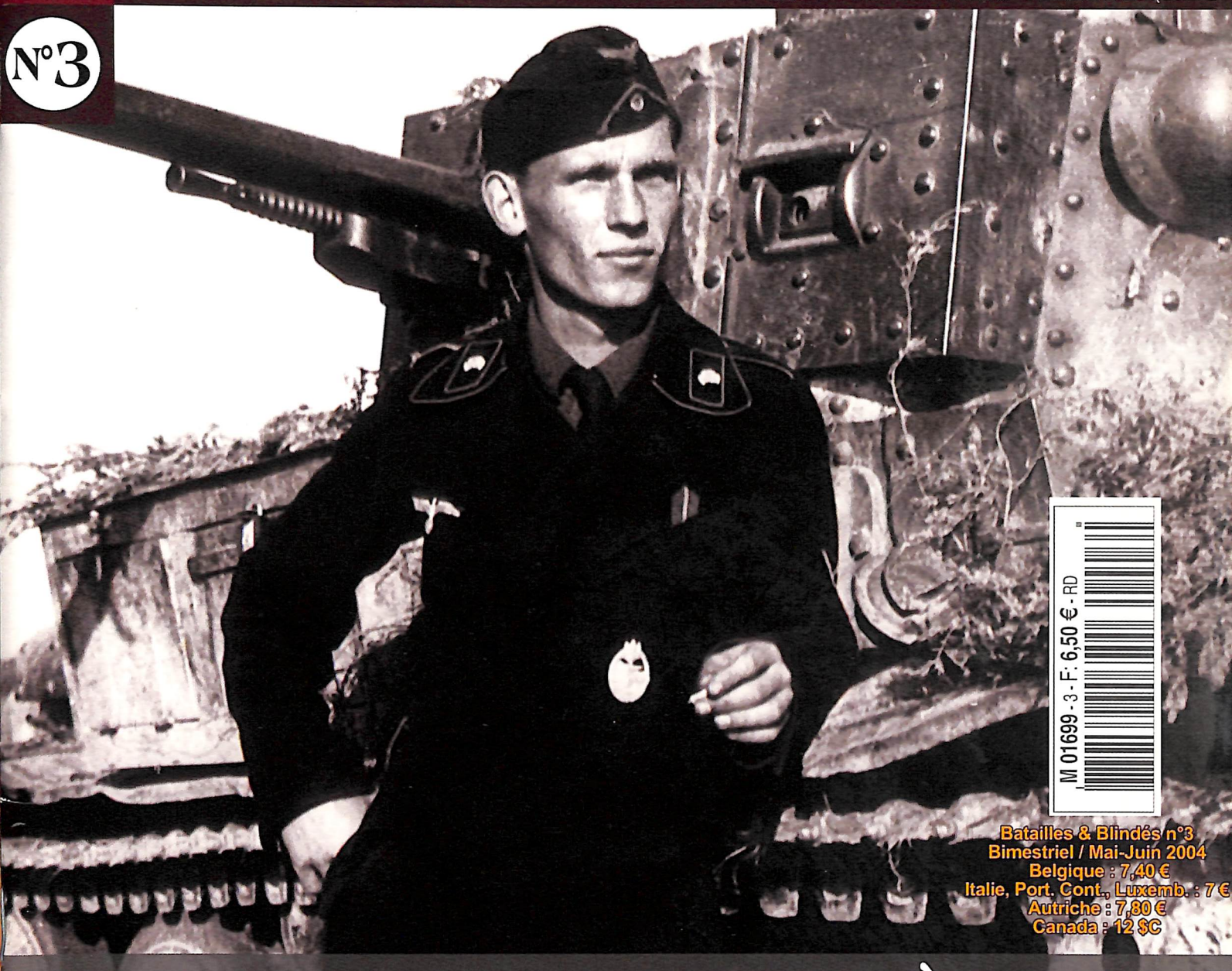
BATAILLES & BLINDÉS

PROFILS +25 COULEURS

ISSN 1765-0828

HISTOIRE DE LA GUERRE MÉCANISÉE ET DES ENGINS MILITAIRES

N°3



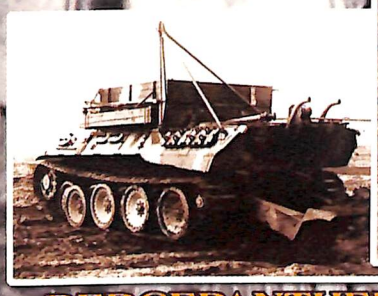
M 01699 - 3 - F: 6,50 € - RD

Batailles & Blindés n°3
Bimestriel / Mai-Juin 2004
Belgique : 7,40 €
Italie, Port. Cont., Luxemb. : 7 €
Autriche : 7,80 €
Canada : 12 $C

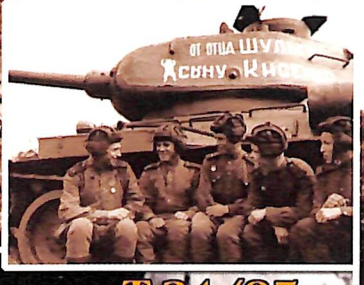
LA 8. PANZER ATTAQUE À L'EST !

Barbarossa – 1941

RIFIFI À CECINA

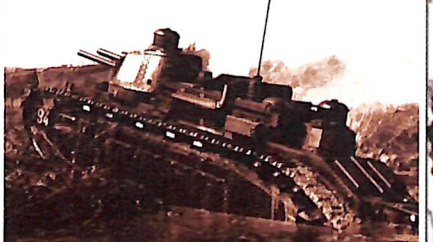


BERGEPANTHER



T-34/85

FCM 2C



SLAM-CRASH !

L'une des astuces pour détruire un Tiger était de parier sur la manoeuvrabilité de nos Sherman ; et Dieu sait si l'on jouait gros ! L'idée consistait à fixer le Tiger en l'engageant avec un Firefly, un Sherman avantageusement réarmé d'un canon 17-pdr. C'était le seul engin de notre arsenal capable de clouer le bec à un Tiger ou un Panther à longue portée. Malheureusement, nous en avions trop peu et l'on n'en comptait qu'un seul en dotation par *troop*. Tandis que le Tiger et le Firefly jouaient au chat et à la souris, changeant tour à tour de position afin de prendre l'avantage l'un sur l'autre, les trois Sherman restants, armés d'une pièce de 75, s'infiltraient sur les flancs du Tiger afin de s'en rapprocher pour ouvrir le feu depuis une bonne position de tir. Dans ce genre de « sport », la rotation rapide de la tourelle du Sherman nous offrait un bon avantage. Malheureusement, il ne fallut que peu de temps aux Allemands pour percer à jour notre tactique et trouver une parade qui fit grimper en flèche le taux de nos pertes !

Les « Boches » connaissaient leur boulot. Ils avaient l'expérience des combats en Russie où, avec de maigres moyens, ils tenaient de gigantesques lignes de front. Le principe de la contre-tactique allemande fut que le Tiger ne devait pas être isolé. Ils se mirent à évoluer par paires (*Halbzug*), en se couvrant mutuellement. Les Tiger travaillaient aussi avec un *StuG* dont le rôle était de s'embusquer sur l'un des flancs du char lourd afin de le protéger en cas de débordement. Ainsi, lorsque nous cherchions à contourner le Tiger, bien souvent nous nous faisions engager par le *Sturmgeschütz* qui, camouflé, attendait tranquillement son heure. Généralement, on laissait un ou deux Sherman sur le terrain avant de pouvoir comprendre ce qui se passait ! Surtout qu'avec notre silhouette bien trop haute, on nous voyait arriver de loin… En plus, les Allemands devaient utiliser une poudre spéciale pour leurs obus car ils ne produisaient quasiment pas de flash de lumière au moment du coup de départ. On ne pouvait les distinguer qu'en repérant au loin les petits nuages de poussière qui trahissaient leur position. *A contrario*, nous, dès que l'on ouvrait le feu avec nos 75, nous étions de véritables sapins de noël !

Pour pallier le problème, nous nous mîmes à massivement utiliser les obus fumigènes. L'idée en tant que telle n'était pas mauvaise. On noyait sous la fumée la zone dans laquelle le Tiger avait été repéré afin d'aveugler son équipage et celui du *StuG* qui, à proximité du *Panzer VI*, ne manquait pas de guetter ses proies… Une fois le secteur transformé en rue londonienne envahie par le *Fog*, on commençait notre approche. Mais les « Boches » avaient aussi prévu le coup car systématiquement ou presque le Tiger était protégé par des équipes antichars armées de *Panzerfaust* qui étaient disséminées le long de nos axes de progression ! Dans ces cas-là, la solution consistait à envoyer nos fantassins pour nettoyer le secteur avant notre intervention. Autrement dit, et en faisant abstraction des pertes de l'infanterie générées par de telles missions, pertes qui avaient de lourdes répercussions sur notre moral, nous étions contraints de prévenir nos ennemis que nous allions lancer nos blindés dans tel ou tel secteur… Evidement, dans de telles circonstances, les Allemands ne restaient pas inactifs, nous réservant un accueil digne de ce nom !

Pour se débarrasser des Tiger, restait la solution qui consistait à faire intervenir l'aviation tactique. Néanmoins, ce n'était pas la panacée, car les roquettes des Typhoon et des Thunderbolt n'étaient pas précises et manquaient très souvent leur cible. Sans compter, que les Tiger étaient protégés par de la *Flak* légère qui prélevait un lourd tribut dans les rangs des assaillants.

L'un dans l'autre, le seul moyen d'en finir une bonne fois avec ces satanés engins était de combiner tous ces moyens sans oublier une bonne rasade d'artillerie et un peu (beaucoup ?) de chance !

Samuel M. Griffin (†) – Vétéran de la *11 Armoured Division* – Texte rédigé en 1979.

Slam-Crash : onomatopée anglaise signifiant littéralement « claquement - impact ». Ce terme était utilisé dans l'argot des tankistes britanniques pour désigner le Tiger.

Le monstre est terrassé ! Comme en Tunisie, en Italie ou en Union Soviétique, le Tiger donnera bien du fil à retordre aux équipages alliés combattant en Normandie. (Coll. J-P Mavournel)

Batailles & Blindés évolue !

La publication des numéros 1 et 2 de Batailles et Blindés a valu à notre petite équipe un abondant et très sympathique courrier de votre part ainsi que de nombreux coups de téléphone.

Si, globalement, vous semblez apprécier le contenu du magazine, vous n'avez pas hésité à multiplier les suggestions afin de l'améliorer et de le rendre encore un peu plus conforme à vos attentes. Qui de nous demander plus de photos inédites, qui de nous demander plus de profils en couleurs, qui de nous demander plus de plans et de schémas , qui de nous demander des fiches techniques, qui de nous demander plus de cartes pour les articles historiques, etc.

Avec ce n°3, nous avons pour partie tenté de répondre à vos demandes dans la limite de nos 64 pages. Une nouvelle rubrique vient de voir le jour : « 24x36 », un album photo dans lequel nous vous proposerons des clichés ayant une unité de temps et de lieu (pages 63 et 65). Vous la retrouverez dorénavant dans chaque numéro de Batailles & Blindés. Elle sera rejointe dès le numéro 4 par l'incontournable « courrier des lecteurs ». C'est aussi dans ce futur numéro estival que la page centrale de profils en couleurs fera son retour avec pour thème les camions de l'Armée britannique de 1940 à 1950. Enfin, les plans d'Hubert Cance seront désormais systématiquement publiés au 1/48e (les conversions d'échelles au 1/72e et 1/35e seront indiquées).

Par ailleurs, vous aurez sans doute noté que ce numéro 3 est « encore » arrivé avec un petit un peu de retard. Rassurez-vous, cela ne deviendra pas une habitude ! Le temps perdu en début d'année est désormais totalement rattrapé et tout rentrera dans l'ordre avec la prochaine parution qui sera bel et bien en kiosque dans la première semaine du mois de juillet. Rendez-vous est pris ! En attendant, nous vous prions de bien vouloir nous excuser pour ce nouveau « couac » et nous vous remercions de votre compréhension. D'autant qu'à quelques jours près, ce numéro 3 sort en kiosque deux mois après le numéro 2 sur lequel nous nous sommes « calés ».

Dernier point, faute d'une iconographie suffisamment originale, nous avons décidé de reporter la biographie de « Sepp » Dietrich et l'article sur les formations de combat de la *Panzerwaffe* au prochain numéro.

En espérant vous retrouver très prochainement, nous vous souhaitons une très bonne lecture !

Yannis Kadari
Rédacteur en chef

Batailles & Blindés numéro 3
Mai / Juin 2004
ISSN : 1765–0828

Il a été tiré 19 000 exemplaires de ce numéro dont une édition Province comportant un encart publicitaire broché en pages centrales pour le compte de la société Vadis.

Magazine bimestriel édité par : Caraktère, SARL au capital de 1 000 euros, RCS de Marseille 422 047 118.

Caraktère SARL
306, avenue du Prado
F–13008 Marseille
France

Téléphone / Télécopie :
04 91 76 50 55
info@caraktere.com

Commission paritaire : en cours
Dépôt légal : à parution

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef :
Yannis Kadari
Secrétaire à la rédaction :
Céline Valence
Conseillers à la rédaction :
Hubert Cance - Antoine Misner

Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9
B–1070 Bruxelles
Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by : SPEI – Pulnoix (54)

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

4 T-34/85 – 60 ans au services des Camarades !

Evolution du T-34/76, le T-34/85 fut imaginé et conçu pour répondre aux chars lourds allemands Tiger et Panther. Char principal de l'Armée rouge en 1945, ce blindé connaîtra ensuite une très longue carrière.

20 La 8. Panzer-Division attaque à l'Est !

Le 22 juin 1941, en pleine nuit, la *8. Panzer-Division* s'engage en URSS avec une mission incroyable : s'emparer en quatre jours de deux ponts situés à 300 kilomètres à l'intérieur du territoire soviétique !

36 Rififi à Cecina

Mal préparée, l'opération lancée par l'US Army contre les troupes allemandes basées à Cecina tournera au fiasco...

44 Le Panzer-Bergegerät – Bergepanther

Conçu par les Allemands, le Bergepanther est considéré comme le meilleur char de dépannage de la Seconde Guerre mondiale.

50 Un « Taxi » nommé *la Marne*

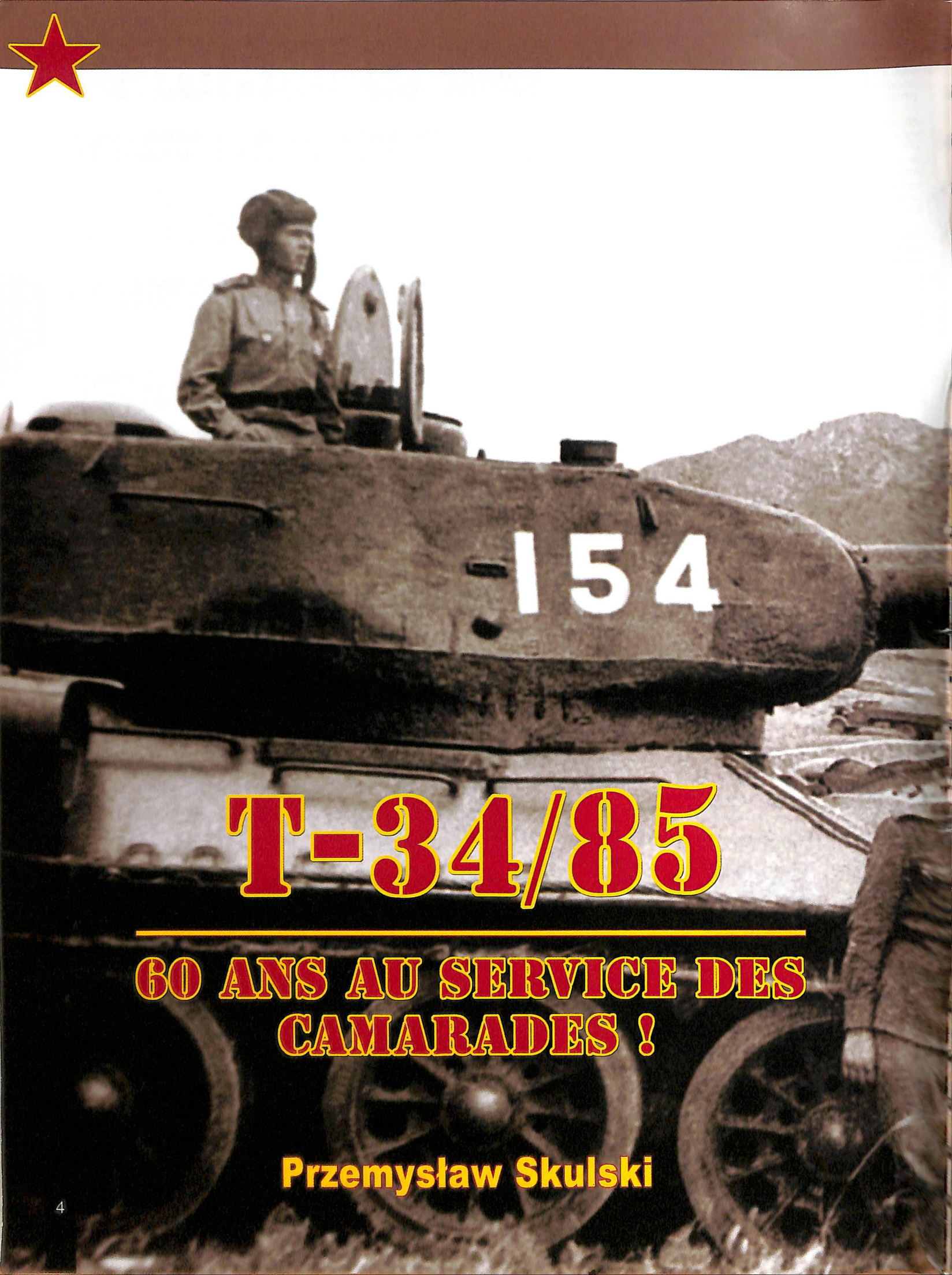
Petite histoire d'un équipage de Sherman de la 2e DB ayant rendez-vous avec son destin, près de Fresnes, en août 1944...

52 FCM 2C – Etude historique et technique

La démesure montée sur chenilles ! Le FCM 2C arriva trop tard pour participer à la Première Guerre mondiale. Histoire d'un engin attachant.

62 De Brazzaville au Jourdan – Souvenirs d'un chef de char

Bernard Lemaire, chef de char sur B1 bis en mai-juin 1940 partage ses souvenirs de campagne avec nous.



T-34/85

60 ANS AU SERVICE DES CAMARADES !

Przemysław Skulski

En 1942-43, l'apparition du Tiger puis du Panther constituent une toute aussi mauvaise surprise pour les Soviétiques que celle qu'ils réservèrent eux-mêmes aux Allemands en 1941 avec le T-34. Face aux nouveaux blindés de la Wehrmacht*, l'Armée rouge doit se rendre à l'évidence, le T-34 n'est pas à la hauteur, son canon de 76,2 mm s'avérant incapable de percer les* Panzer *lourds à longue voire moyenne distance. Bien qu'elle fut envisagée un temps, la solution consistant à accroître la longueur du tube du 76 tombe rapidement dans les oubliettes au profit d'une nouvelle option, celle de rééquiper le T-34 avec un canon de 85 mm. Bien que le T-34/85 connaisse une naissance dans l'urgence il s'avère être un engin globalement réussi.*

Mis en service au printemps 1944, le T-34/85 prend part à toutes les opérations menées sur le front de l'Est ainsi qu'aux combats que livre l'Armée rouge en Manchourie et en Corée au cours du mois d'août 1945. Le char équipe non seulement les troupes soviétiques mais aussi des unités polonaises, tchécoslovaques et yougoslaves. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, on retrouve le T-34/85 au sein de l'arsenal de toutes les armées du Pacte de Varsovie ainsi que dans celles des pays du tiers-monde évoluant dans l'orbite du Kremlin pendant la Guerre Froide. Exporté en Asie, en Amérique Latine et en Afrique, le T-34/85 prend part à de nombreux conflits ; ces engins combattent en Corée, au Vietnam, au Moyen-Orient, à Cuba et dans les Balkans. A l'heure actuelle, plus de soixante ans après sa mise au point, certaines sources indiquent que des T-34/85 seraient encore en service à Cuba, en Angola et peut-être en Bosnie-Herzégovine. Aucun char au Monde n'aura connu une carrière aussi longue !

Page précédente : L'équipage de ce T-34/85 modèle 1944 de la 6e armée blindée de la Garde profite d'un moment de détente en août 1945 peu avant d'être engagé contre les troupes nippones de Manchourie. DR

Au second semestre 1942, l'apparition du redoutable Tiger sur le champ de bataille est un signal fort pour Moscou : le T-34 et son canon de 76 mm sont désormais dépassés. L'arrivée en 1943 du Panther et de son puissant *7.5cm KwK42 L/70* confirme cet état de fait. Il y a urgence pour l'Armée rouge à disposer rapidement d'un blindé capable de s'opposer avec succès aux nouveaux venus.

UN 85, MAIS POUR QUEL CHAR ?

Pour ce faire, les recherches russes sur les nouveaux blindés allemands se développent. Un Tiger du *schwere Panzer-Abteilung 502*, capturé presque intact en janvier 1943 dans le secteur de Leningrad, est ainsi expédié à Kubinka, près de Moscou, pour évaluation. Pendant six jours, du 25 au 30 avril 1943, le char allemand est étudié sous toutes les coutures par les ingénieurs et les techniciens de l'institut de recherche et de développement des blindés. Une campagne de tirs ponctue ces essais. Les résultats sont catastrophiques puisque la totalité des pièces antichars de l'arsenal soviétique s'avère être incapable de percer le blindage frontal du *Panzer*. Seul le canon F-34 de 76,2 mm, qui équipe les T-34/76 modèle 1941 et 1942, tire son épingle du jeu, mais, à moins de … deux cents mètres ! Dans de telles conditions, autant dire que le Tiger est quasiment invulnérable !

À la lumière de ces tests, le 5 mai 1943, les experts du *GKO* (*Gosudarstvennij Komitet Oboroniy* – Comité National de Défense) rédigent un rapport confidentiel connu sous la référence 3298ss et ayant pour objet le nouvel armement des chars et canons d'assaut soviétiques. Les conclusions de ce texte sont sans appel : les blindés de l'Armée rouge devront être armés d'un canon de 85 mm ; la pièce 52-K modèle 1939, initialement conçue comme une arme antiaérienne étant pressentie pour « faire l'affaire » – En effet, une nouvelle série d'essais aura entre-temps démontré que le canon 52-K est capable de percer le blindage latéral d'un Tiger à environ 1 000 mètres. Les leçons tirées de la bataille de Koursk par les Soviétiques ne font que conforter les membres du *GKO* dans leur point de vue. L'un d'eux, le commissaire à l'armement Malyshev, écrira en août 1943 : « *Les chars lourds ennemis ouvrent le feu à des distances supérieures à 1 500 mètres, alors que nos tanks, armés de canons de 76,2 mm, ne peuvent espérer détruire les Tiger et les Panther qu'à partir de 400 ou 500 mètres dans le meilleur des cas, c'est-à-dire en abordant les blindés fascistes par le flanc. Ce différentiel de 1 000 mètres est un avantage considérable pour les Allemands. Il y a urgence soit pour que le T-34 soit armé d'une pièce de plus gros calibre soit pour que nous disposions d'un nouveau blindé mieux armé* ! »

Plusieurs programmes de développement visant à produire des pièces de 85 mm sont lancés dans l'urgence. L'un des plus avancés est celui dirigé par Fiodor Pietrov, responsable de la *Zavod Nr. 9*. Dans le cadre du projet du canon d'assaut SU-85, l'équipe de Pietrov travaille déjà depuis plusieurs mois sur le D-5T, un canon remarquable car léger et doté d'un recul relativement court pour un tel calibre. Seul handicap, mais il est de taille : c'est une pièce massive et encombrante qui nécessiterait, si elle devait être adoptée pour armer les nouveaux chars russes, d'être logée dans une tourelle de grandes dimensions. Parallèlement, trois autres 85 mm sont mis au point : Les S-53 et S-50, par l'ingénieur Grabin du *TsAKB* (le Bureau central de l'artillerie), ainsi que le LB-85 mis au point par Savin de la *Zavod Nr. 92*. Au début de l'automne 1943, la problématique soviétique est donc la suivante : l'Armée rouge dispose de quatre canons de 85 mm mais d'aucun blindé pouvant les embarquer.

LA NAISSANCE DU T-34/85

L'une des solutions alors envisagée par les Soviétiques consisterait à utiliser le char moyen expérimental T-43. Le nouvel engin, issu d'un programme lancé en 1942, a en effet quelques atouts non négligeables pour devenir un « tueur de Tiger ». Il est nettement mieux blindé que le T-34

Ce cliché, datant du début de l'année 1944, nous montre deux T-34/85 modèle 1943 armés du canon de 85 mm D-5T. Ces chars appartiennent au 38e régiment blindé. Les inscriptions peintes sur la tourelle indiquent que ces engins furent offerts à l'Armée rouge par l'Église orthodoxe de Russie. Rappelons que le T-34/85 modèle 1943 sera produit à moins de 300 exemplaires avant d'être supplanté par le modèle 1944 armé du canon ZiS-S-53. DR.

Cet équipage qui semble être très détendu pose devant un T-34/85 modèle 1944 appartenant à la 36e brigade blindée de la Garde. L'unité est alors engagée en Yougoslavie. L'inscription peinte sur la tourelle est pour le moins étonnante puisqu'elle indique que ce char fut offert par « *Shulga à son fils Kisenko* » ! Notez le tourelleau de chef de char qui, comme sur tous les modèles 1944, s'ouvre en deux parties.
Coll. P. Skulski.

dont il reprend l'architecture aux parois inclinées et bénéficie de suspensions très améliorées par rapport à ce dernier. Son habitabilité est aussi très supérieure à celle du char de bataille standard de l'Armée rouge. Mais ces avantages entraînent de gros inconvénients. Si le T-43 est globalement mieux protégé que le T-34, il le paye par un surpoids. Le prototype T-43-1, armé du canon F-34 de 76,2 mm, pèse déjà plus de 34 tonnes. Qu'en serait-il s'il devait être réarmé avec un 85 mm ? De plus, les essais comparatifs menés début 1943 entre le T-34 modèle 1943 et le T-43-1 ont démontré que non seulement ce dernier est bien moins manoeuvrable que son prédécesseur mais qu'il jouit en plus d'une autonomie inférieure de plus de cent kilomètres à celle du T-34. Et les problèmes générés par la solution T-43 ne s'arrêtent pas là car, et bien que le nouveau char soit identique à plus de 75% au T-34, le passage à la production de masse obligerait les usines russes à stopper leur activité pendant quelques semaines afin de modifier leurs lignes d'assemblages – ce qui conduirait immanquablement à une baisse ponctuelle mais significative de la quantité d'engins envoyés au front. L'Union Soviétique a t'elle les moyens de se payer un tel luxe en 1943 ? La réponse est bien entendu négative. L'option T-43 est donc définitivement rejetée par le Kremlin.

Le T-43 étant hors course, tous les regards se tournent alors vers le T-34 dont, mois après mois, des milliers de châssis sortent des centres de production russes. Compte tenu de l'urgence, la décision de monter le 85 mm sur le T-34 est rapidement validée par le *GKO*. Reste à construire une tourelle adaptée.

Un groupe de travail dirigé par Moloshtanov et Kerichev, réunissant des ingénieurs des *Zavod Nr. 112* « Krasnoye Sormovo », *Nr. 9* et *Nr. 183*, est constitué afin de dessiner une tourelle suffisamment vaste pour accueillir le canon D-5T, celle-ci devant être montée sans réelles modifications sur le châssis du T-34. Les travaux des techniciens russes aboutissent à la fabrication de deux prototypes de tourelles familièrement appelées « Sormovo ». D'un design presque similaire, ces tourelles, très inspirées l'une et l'autre de celle du défunt T-43, ont un diamètre de 1 600 millimètres. Dans le même temps, le personnel du *TsAKB*, appuyé par les plus hautes instances moscovites, multiplie les efforts afin d'installer le canon S-53 dans la tourelle hexagonale du T-34/76 modèle 1943 dont le diamètre avoisine les 1 400 millimètres... Plusieurs essais sont menés à bien au prix de lourds sacrifices tels que par exemple la réduction drastique du nombre de munitions emportées mais, finalement, l'opération s'avère être impossible. Comme le D-5T, le S-53, désigné ZiS-S-53 à partir de l'été 1944, doit être monté dans une tourelle d'un diamètre de 1 600 millimètres. La « Sormovo » fera l'affaire mais seulement après avoir subie quelques modifications qui rallongent d'autant le lancement de la fabrication en série du T-34/85 armé du S-53. Dans un premier temps, le nouveau blindé russe sera donc équipé du D-5T, privilège qu'il partagera avec le futur char lourd JS-1.

En novembre 1943 – un mois avant que le prototype du T-34/85 ne soit testé ! – la *Zavod* « Krasnoye Sormovo », installée à Gorki, reçoit pour consigne du *GKO* d'assembler cent T-34/85 avant la fin de l'année, tout en maintenant les cadences de production du T-34/76 modèle 1943 – Le T-34/76 sera produit jusqu'en 1945. Elle n'y parviendra pas, le premier blindé ne sortant de ses ateliers qu'en janvier 1944. L'Armée rouge le prendra officiellement en compte le 23 janvier 1944. Le T-34/85 armé du canon D-5T, désigné modèle 1943, est relativement différent des engins qui suivront, aussi bien sur le plan extérieur qu'intérieur. La tourelle, compte tenu de la place occupée par la pièce de

ADLER-DIELE
Paul
Schne

Ce T-34/85 modèle 1944 a été photographié au printemps 1945 quelque part en Allemagne.
Ce blindé est particulièrement intéressant car la tourelle « Sormovo », modifiée pour accueillir le ZiS-S-53, a été placée sur le châssis d'un T-34/76 produit en 1942 voire en 1941 !
Coll R Kominek.

85 mm, ne peut accueillir que deux hommes dont le chef de char qui fait aussi office de canonnier. L'équipage est au total de quatre hommes. Le blindé emporte cinquante-six obus repartis en caisse et en tourelle ainsi que plus de 1 950 coups pour ses deux mitrailleuses DT de 7,62 mm. L'une est en caisse, l'autre est coaxiale au canon. Le tourelleau cylindrique du chef de char est implanté très en avant, au centre de la tourelle. Cette dernière est équipée de deux fentes d'observation qui disparaîtront sur les versions suivantes. La radio 9RM est installée en caisse comme sur le T-34/76, tandis que l'équipage bénéficie d'un intercom de type TPU-3bis qui se montrera très capricieux à l'usage. Châssis, moteur diesel V-2-34 et transmission sont ceux du T-34/76 modèle 1943 et restent globalement inchangés. Il est difficile d'évaluer avec précision le nombre de T-34/85 modèle 1943 produits, mais, par recoupements, il semble que moins de 225 de ces machines, dont cinq exemplaires de commandement ou « *Komandirskiy* », ne furent assemblées.

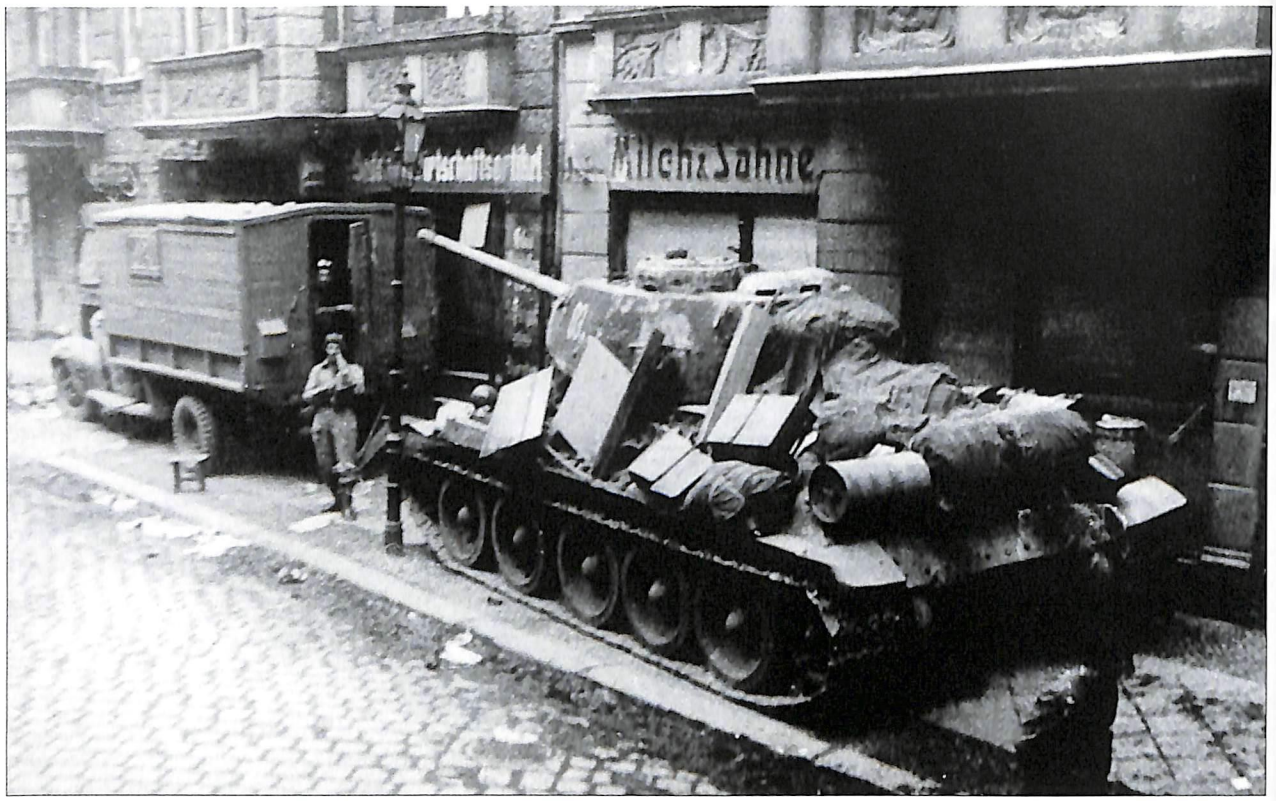
En parallèle, le 1er janvier 1944, après quelques réglages liés à des défauts de jeunesse, le S-53 est déclaré bon pour le service par le *GKO*. Les premières pièces sont assemblées en mars, la production de masse ne débutant réellement qu'au mois de mai. Le projet de monter le S-53 dans la petite tourelle de 1 420 millimètres étant définitivement mort et enterré, le canon est installé dans une tourelle de type « Sormovo ». Le masque du canon est modifié, tandis que le tourelleau du chef de char et la trappe d'accès du chargeur sont reculés vers l'arrière de la tourelle qui peut désormais accueillir trois membres d'équipage. La radio est installée sur la gauche du canon à la disposition du chef de char. Les T-34/85 armés du S-53 prennent dès lors la désignation de modèle 1944. Sans contestation possible, le S-53 est largement supérieur au D-5T. Plus léger, d'un entretien aisé, son tube est plus long que celui du D-5T, ce qui confère une vitesse initiale plus importante à l'obus, même si cette dernière reste largement inférieure aux 1 000 mètres/seconde. Le T-34/85 modèle 1944 est assemblé dès le mois de mars par la *Zavod Nr. 183* de Nizhnij Tagil, d'autres usines d'armement lui emboîtant le pas dans les semaines suivantes. De 1944 à 1946, l'Union Soviétique produira plus de 23 000 T-34/85. Ces engins formeront l'ossature des troupes blindées soviétiques jusqu'à l'orée des années 50.

LE T-34/85 AU COMBAT

C'est en février et mars 1944 que les premiers T-34/85 arrivent au front, servis par des équipages n'ayant reçu que quatre à six heures de formation sur leurs nouvelles montures…Ces engins sont ventilés au sein des différents régiments composant les 2e, 6e, 10e et 11e Corps Blindés de la Garde. Le T-34/85 reçoit son baptême du feu dès le mois de mars 1944, en Ukraine, dans le secteur de Kamieniec Podolski, où il affronte les engins de la *1. Panzer-Armee*. Les premières impressions des équipages soviétiques au sujet du nouveau char sont globalement positives. Le T-34/85 est parvenu à conserver l'excellente mobilité du T-34 et la maniabilité de ce dernier tout en offrant une puissance de feu confortable grâce à sa pièce de 85 mm. Pour ne rien gâcher, le char est tout aussi rustique que son prédécesseur et ne nécessite pas une maintenance compliquée.

Au cours du printemps 1944, le nombre de T-34/85 disponibles s'accroît rapidement grâce à une production mensuelle de 1 200 unités, ce qui permet aux troupes blindées russes de disposer de l'engin dans tous les secteurs du front. C'est aussi à cette même époque que le char lourd JS-2 armé d'une pièce de 122 mm fait progressivement son apparition sur le champ de bataille. La combinaison de ces deux blindés permet à l'Armée rouge de lutter à armes égales avec les *Panzer* de la *Wehrmacht*. Ce, d'autant que la formation des tankistes soviétiques s'améliorent et que les tactiques mises en œuvre par ces

Page d'en face :
Avril 1945, les T-34/85 de l'Armée rouge font leur entrée dans la capitale du *III. Reich*.
DR.



Ce T-34/85 modèle 1944 soviétique a été photographié dans une rue de Berlin en avril 1945. L'amoncellement de caisses fixé au blindé sert à faire prématurément exploser les charges creuses des *Panzerfaust* avant qu'elles ne viennent frapper le char lui-même. Archives Soviétiques *via* P. Skulski.

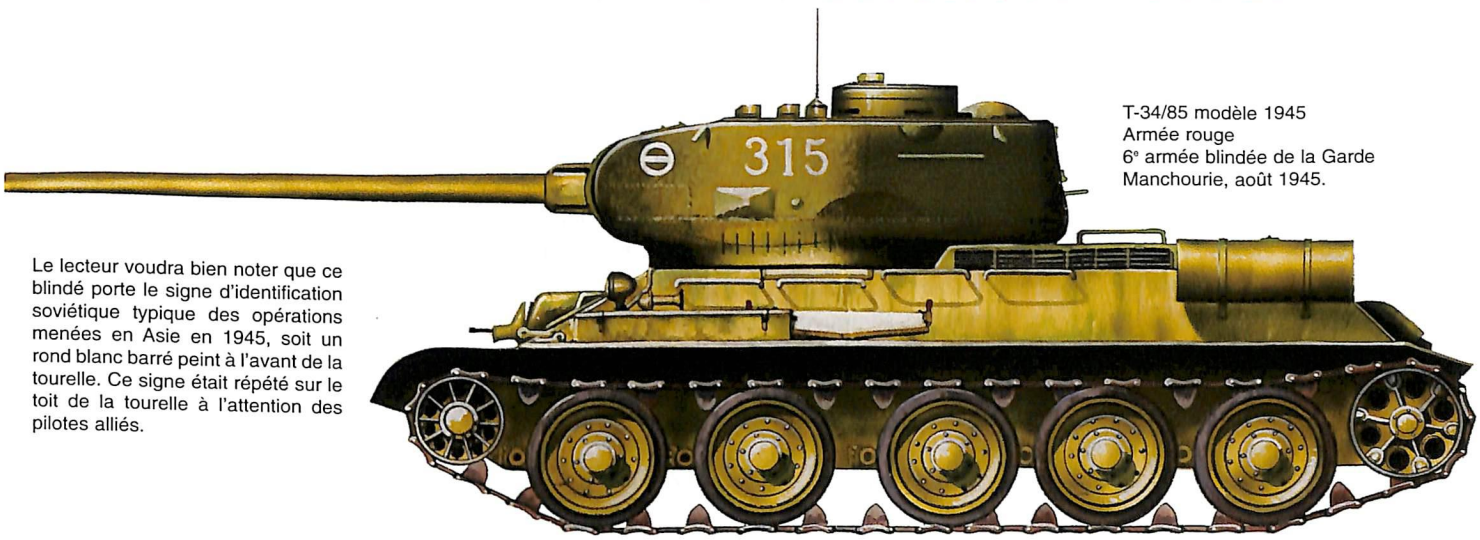
derniers n'ont plus rien à envier à celles des Allemands. Le succès de l'opération « Bagration », symboliquement lancée au matin du 22 juin 1944 contre le *Herresgruppe Mitte*, est ainsi du, pour partie, aux T-34/85 qui représentent la grande majorité des 6 000 blindés engagés dans cette bataille titanesque.

S'il ne fait aucun doute que le T-34/85 est supérieur au *Panzerkampfwagen IV lang*, y comprises les versions armées du canon *7.5cm KwK40 L/43*, il n'en va pas de même pour le Tiger et le Panther, qui continuent de représenter des adversaires plus que coriaces. Malgré ses qualités, notamment son blindage et sa silhouette relativement basse pour un char de sa taille, le T-34/85 est régulièrement détruit ou immobilisé à longue portée (plus de 1 500 mètres) par le redoutable *7.5cm KwK42 L/70* qui équipe le *Panzerkampfwagen V*. Les équipages de T-34/85 apprendront bien vite mais à leurs dépends que le seul moyen de venir à bout d'un Panther est de s'en approcher à moins de 600 mètres. Néanmoins, d'un point de vue plus global, il convient de rappeler que si les Soviétiques disposent à la mi-1944 de plus de 7 000 T-34/85, les Allemands ne peuvent aligner sur la totalité du front de l'Est que 300 à 400 Panther ! Dans une logique similaire, les combats opposant des T-34/85 aux Tiger I et Tiger II tournent généralement à l'avantage de ces derniers, les chars moyens soviétiques se faisant généralement détruire à des distances variant de 1 500 à 2 500 mètres ! Comme à toutes règles, il existe des exceptions à celle-ci... Le combat mené par l'équipage du T-34/85 modèle 1944 du *Lejtnant* Alekandr Oskin de la 53e brigade blindée de la Garde près d'Ogledow en Pologne en est une. Le 12 août 1944, ce char mettra coup sur coup hors de combat trois Tiger II du *s.Pz.Abt 501* en utilisant des munitions sous-

Ces deux T-34/85 modèle 1944 ont été détruits en Pologne en 1944 par les troupes allemandes. Coll. T Anderson

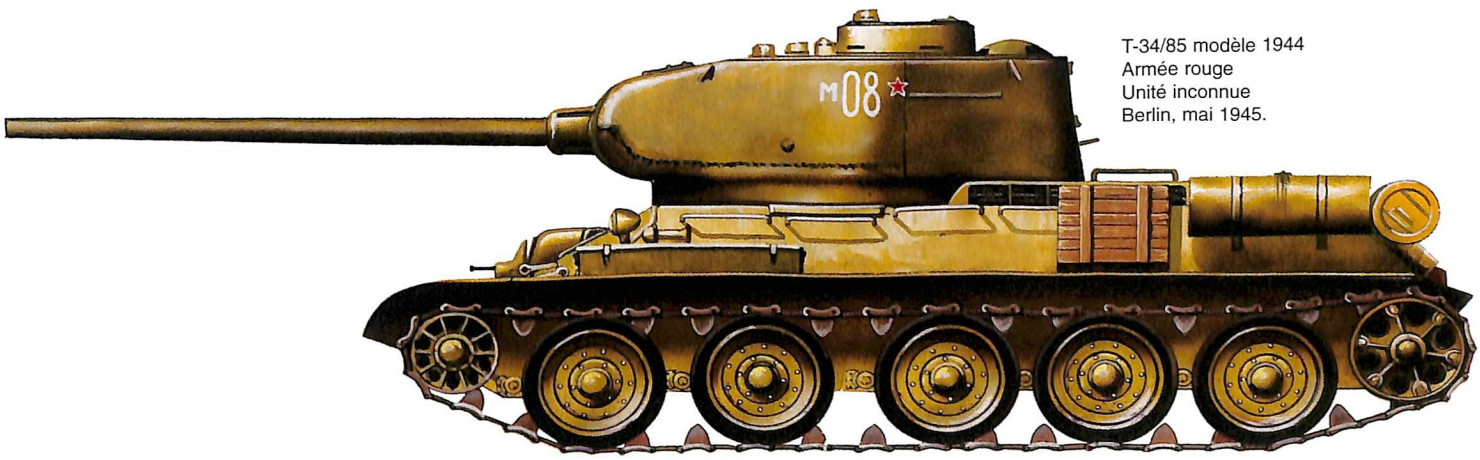
T-34/85 Modèle 1943 (armé du canon D-5T)
Armée rouge
38e régiment blindé autonome, 53e armée,
mars 1944.

Baptisé « Dimitry Donskoy », ce char fut acquis grâce à un don de l'église orthodoxe russe.



T-34/85 modèle 1945
Armée rouge
6e armée blindée de la Garde
Manchourie, août 1945.

Le lecteur voudra bien noter que ce blindé porte le signe d'identification soviétique typique des opérations menées en Asie en 1945, soit un rond blanc barré peint à l'avant de la tourelle. Ce signe était répété sur le toit de la tourelle à l'attention des pilotes alliés.



T-34/85 modèle 1944
Armée rouge
Unité inconnue
Berlin, mai 1945.

T-34/85 modèle 1944
1e brigade blindée tchécoslovaque
Tchécoslovaquie, juillet 1945.

Le numéro tactique «725» était répété et souligné à l'arrière de la tourelle.

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2004

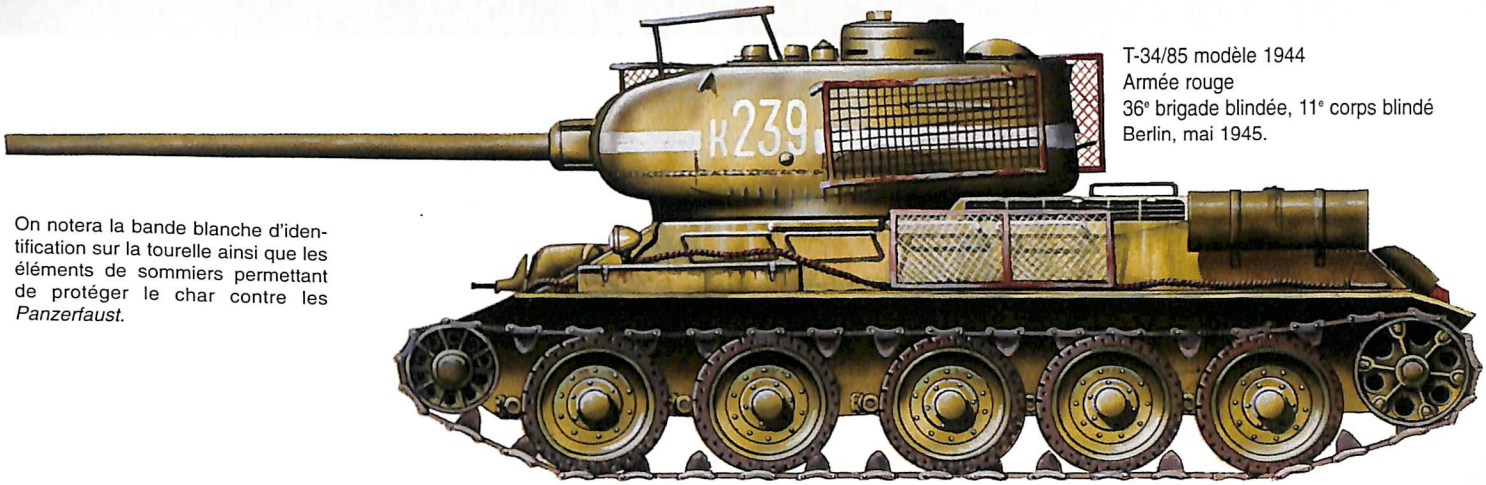
calibrées BR-365P. Inutile d'ajouter que cette action sera largement relayée et amplifiée par les propagandistes du Kremlin. Quant à Oskin, il sera fait Héros de l'Union Soviétique dans les jours qui suivront !

Dans les derniers mois de la Seconde Guerre mondiale, les T-34/85 participent à toutes les offensives menées par l'Armée rouge, que ce soit en Pologne, en Allemagne, en Tchécoslovaquie, en Hongrie ou encore dans les Balkans – Ils seront aussi engagés en Asie contre les Japonais à l'été 1945. Dans les zones urbaines, notamment à Berlin comme dans les autres grandes métropoles d'Europe centrale, le T-34/85 confirme son excellente mobilité et sa bonne maniabilité, même s'il est très souvent victime des armes antichars portatives de l'ennemi, *Panzerfaust* et *Panzerschreck*. Pour pallier cette menace, à l'instar de ce que feront les équipages alliés engagés à l'Ouest, les tankistes soviétiques multiplient les protections « bricolées », le but étant de faire prématurément exploser les charges creuses avant qu'elles ne frappent le blindage du char. L'on verra ainsi fleurir un tas de bric-à-brac fixés sur les engins, depuis des sommiers soudés aux tourelles jusqu'à de simples caisses en bois fixées sur les flancs des machines.

En plus d'être affecté aux troupes russes, le T-34/85 est aussi versé à des unités blindées tchèques, yougoslaves et polonaises combattant dans les rangs ou au côté de l'Armée rouge. Equipés de douze T-34/76 et de cinquante-deux T-34/85, les équipages de la 1e brigade blindée tchécoslovaque combattent en 1945 pour la libération de leur pays. Les Yougoslaves, quant à eux, reçoivent une soixantaine de T-34/85. Réunis au sein d'une brigade blindée, ces engins sont utilisés dans les combats pour la conquête de Zagreb avant de faire leur jonction avec les Alliés près de Trieste. Les Polonais ne sont pas en reste, percevant leurs premiers T-34/85 dès le mois de mai 1944 dans le cadre de la formation des unités combattantes de la *Ludowe Wojsko Polskie* ou Armée du Peuple Polonais. La *1. Brygada Pancerna* ou brigade blindée monte en ligne avec ses T-34/85 à la fin de l'été 1944. Novices, ses équipages engagés au sud de Varsovie subissent de très lourdes pertes face aux Allemands. Reconstituée, ayant perçue de nouveaux T-34/85, la 1e brigade blindée est à nouveau engagée, cette fois-ci dans l'offensive soviétique lancée en janvier 1945 contre la Poméranie. Entre-temps, la formation des 2e, 3e, 4e et 16e brigades blindées a permis de constituer le *1. Korpus Pancerny*. Ce corps blindé entre en lice le 16 avril 1945 dans la région de Bautzen. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, les troupes polonaises percevront un total de 328 T-34/85 dont 196 seront détruits au combat. En 1946, les 132 machines restantes seront offertes par l'Union Soviétique à la Pologne. Le T-34/85 sera, jusqu'au milieu des années 50, le char de bataille principal de l'armée polonaise, avant d'être remplacé par des T-54 et T-55. Néanmoins, des T-34/85 modernisés (surnommés « Kaczor ») seront affectés aux unités de seconde ligne, y compris jusque dans les années 80.

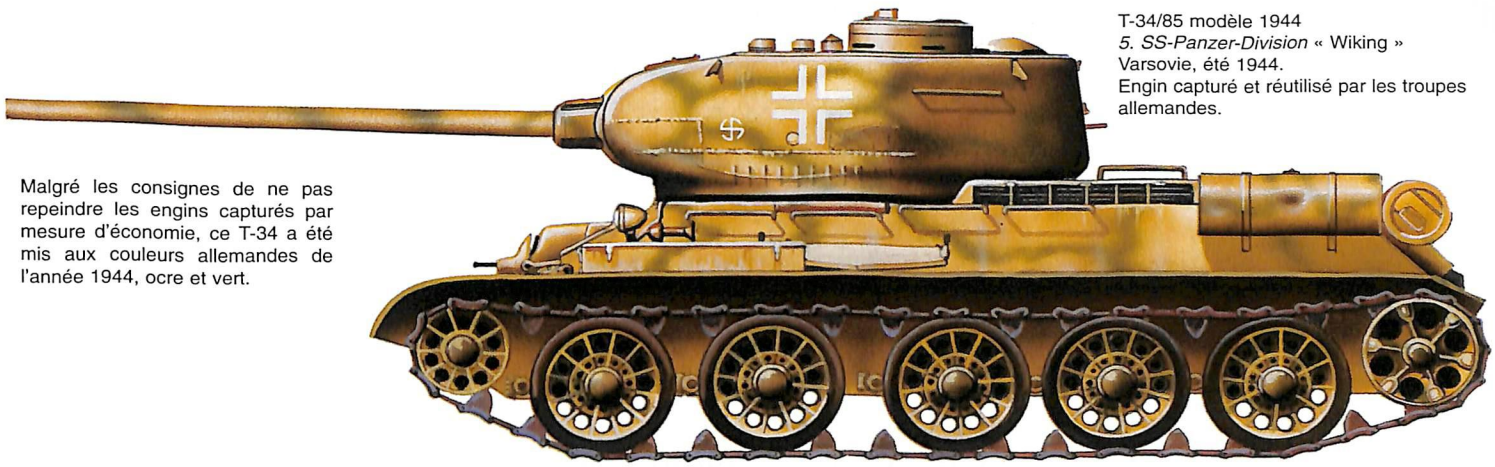
Le T-34/85 sera aussi servi par des tankistes de l'Axe. Faute de disposer de suffisamment de blindés, les Allemands n'hésiteront pas à faire feu de tous bois en utilisant des

Ce T-34/85, photographié au début de l'année 1945, appartient à une unité russe opérant dans le cadre du 3e Front de Biélorussie. L'allure générale de la tourelle laisse à penser que ce blindé aurait été assemblé par la *Zavod Nr. 183*. En effet, d'une usine d'armement à l'autre, pour des raisons techniques, les tourelles de T-34/85 seront légèrement différentes. Officiellement, l'Armée rouge ne fera aucun distinguo entre les différents modèles de T-34/85. DR.



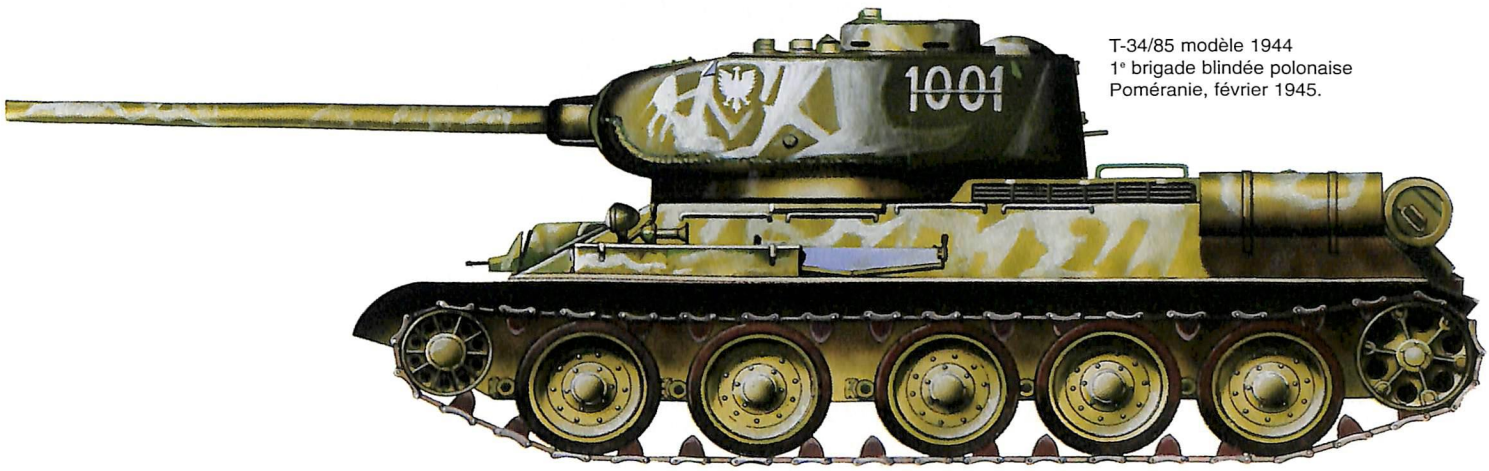
T-34/85 modèle 1944
Armée rouge
36e brigade blindée, 11e corps blindé
Berlin, mai 1945.

On notera la bande blanche d'identification sur la tourelle ainsi que les éléments de sommiers permettant de protéger le char contre les *Panzerfaust*.

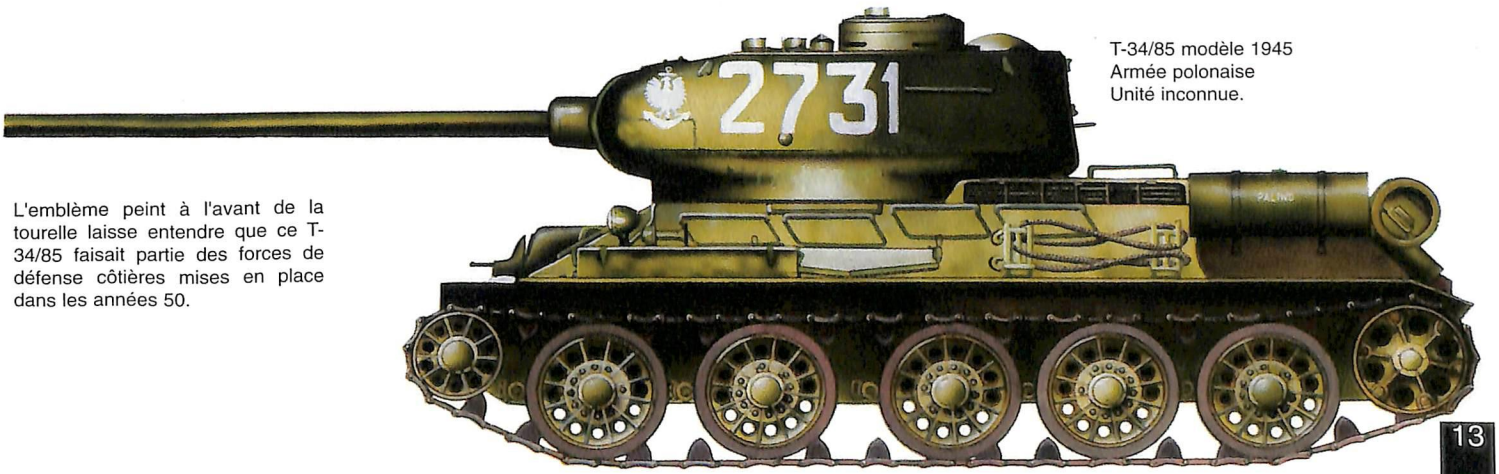


T-34/85 modèle 1944
5. SS-Panzer-Division « Wiking »
Varsovie, été 1944.
Engin capturé et réutilisé par les troupes allemandes.

Malgré les consignes de ne pas repeindre les engins capturés par mesure d'économie, ce T-34 a été mis aux couleurs allemandes de l'année 1944, ocre et vert.



T-34/85 modèle 1944
1e brigade blindée polonaise
Poméranie, février 1945.



T-34/85 modèle 1945
Armée polonaise
Unité inconnue.

L'emblème peint à l'avant de la tourelle laisse entendre que ce T-34/85 faisait partie des forces de défense côtières mises en place dans les années 50.

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2004

machines capturées. Le point de vue des Allemands concernant le T-34/85 est partagé. Si ces derniers considèrent le char comme un adversaire dangereux, ils ne l'apprécient guère en tant qu'utilisateurs. À leurs yeux, le T-34/85 est une machine bien trop rustique : le démarrage du moteur diesel V-2-34 est souvent problématique, les fuites d'huile sont monnaie courante, les optiques de tir largement inférieures à leurs alter ego allemandes, sans oublier un agencement intérieur des plus spartiates, les pilotes étant généralement assis sur des caisses de munitions fixées au plancher de la caisse… Ironiquement, à la fin des années 40, les Allemands de l'Est retrouveront le T-34/85 qui sera en dotation à plus de 500 exemplaires au sein de la *Kasernierten Volkspolizei*, la future *Nationale Volksarmee* (*NVA*). Ces chars, modernisés à plusieurs reprises, ne seront retirés du service actif que quelques années avant la chute du « Mur de la honte ».

LE CHAR DE LA GUERRE FROIDE

La fin de la Seconde Guerre mondiale ne signifie en rien, bien au contraire, la fin de la carrière du T-34/85. L'engin est utilisé par les Soviétiques en 1948 dans le cadre du blocus de Berlin. En 1953, il sillonne à nouveau les artères de la grande capitale, cette fois-ci pour mater la révolte Est-allemande. La *Nationale Volksarmee* fera usage du blindé afin de protéger les chantiers de construction du Mur de Berlin en 1961. Entre-temps, le T-34/85 aura aussi été engagé à Budapest en 1956, aussi bien par les insurgés que par les troupes soviétiques « appelées » à la rescousse par le Parti Communiste hongrois pour remettre la population au pas. Parallèlement, le blindé sera de quasiment tous les conflits de basse intensité, comme à Chypre en 1974 ou en ex-Yougoslavie au début des années 90. Mais la participation du T-34/85 à la Guerre Froide ne s'arrête pas là !

On le retrouve en Asie, au début des années 50, où plus de 250 exemplaires du T-34/85 équipent les forces blindées de l'Armée populaire de Corée du Nord. Ces chars sont le fer de lance de l'offensive nord-coréenne lancée en juin 1950 contre la Corée du Sud. Dans les premières semaines de cette guerre fratricide, la 105e brigade blindée, dont les trois régiments sont équipés de T-34/85, enfonce la 7e division sud-coréenne qui n'a quasiment aucune expérience des combats antichars ; face aux T-34/85, des unités entières, prises de panique, partent en déroute. L'arrivée sur le terrain des chars légers M24 Chaffee de l'*US Army* ne change rien au sort des armes, le T-34/85 étant largement supérieur au petit blindé américain. Il faudra attendre l'entrée en lice des Sherman M4A3E8 et surtout des M26 Pershing, généralement servis par des vétérans expérimentés car ayant pris part aux combats de la Seconde Guerre mondiale, pour que le T-34/85 « trouve à qui parler ». De nombreux T-34/85 seront aussi détruits par l'aviation tactique alliée ainsi que par des équipes antichars armées de « Super-Bazooka » – Le Pentagone estime que la Corée du Nord aura perdu une centaine de

LES ENGINS SPÉCIAUX

De nombreux engins spéciaux, comme le bulldozer ST-34, le char de déminage PT-34 ou encore le chasse-neige STU, seront développés sur la base du T-34/85 aussi bien par les Soviétiques que par les armées du Pacte de Varsovie. En voici quelques exemples :

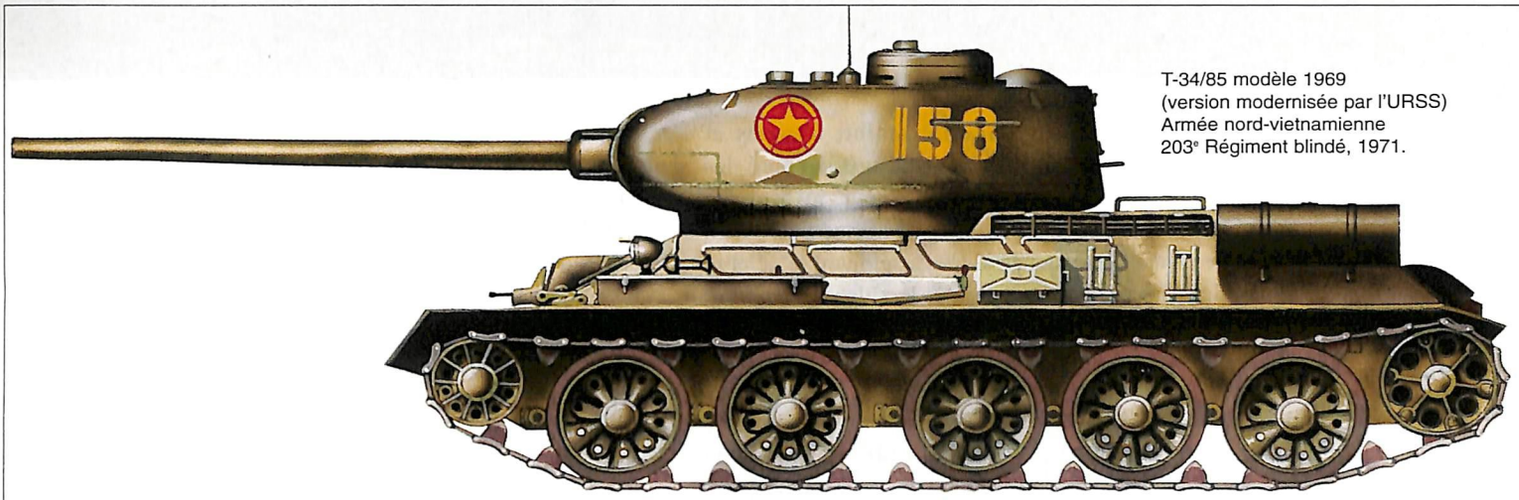
OT-34/85
Pendant la Seconde Guerre mondiale, les Soviétiques produiront 331 T-34/85 lance-flammes baptisés OT-34/85 ou TO-34. Équipés d'un lance-flammes ATO-42 en lieu et place de la mitrailleuse de caisse, ces machines seront utilisées en zone urbaine notamment à Berlin en avril et mai 1945. Les réserves de liquide inflammable stockées en tourelle permettaient d'ouvrir le feu à trente reprises pendant environ dix secondes. Chaque jet avait une portée variant de quatre-vingt à cent-vingt mètres. Les OT-34/85 étaient réunis au sein de bataillons indépendants où ils opéraient avec des KV-8S (la version lance-flammes du KV-1S) et des T-34/76 qui assuraient leur couverture. Généralement, ces unités étaient composées de deux compagnies de chars lance-flammes et d'une compagnie de T-34/76.

T-34K
Il s'agit de la version de commandement du T-34/85, le « K » signifiant « *Komandirskiy* ». Produite à trois cents exemplaires en 1944 et 1945, cette machine bénéficiait d'un meilleur équipement radio puisqu'elle était dotée du poste RSB-F.

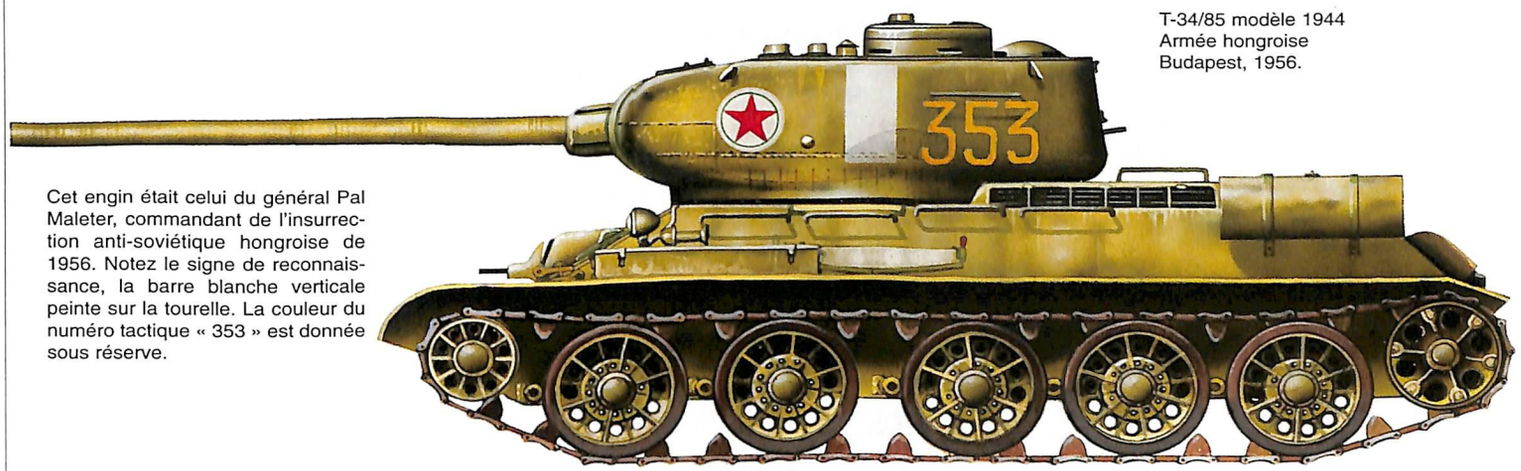
T-34T, SPK-5 et T-34OT
Développés pendant la Seconde Guerre mondiale, les T-34T – T pour « *Tjagacz* » – étaient des chars de dépannage et de récupération comparables aux premiers Bergepanther allemands, dans le sens où il ne s'agissait que de T-34/85 détourellés et équipés de treuils. Dans les premières années de la Guerre Froide, une nouvelle version, désignée SPK-5, fera son apparition. Ces engins étaient équipés d'une grue capable de soulever des charges de dix tonnes. Les SPK-5 avaient été mis au point afin de travailler en coopération avec les T-34OT qui étaient de véritables ateliers de mécanique ambulants ! A noter que des engins de dépannage sur châssis de T-34/85 seront aussi assemblés au sortir de la seconde guerre en Tchécoslovaquie (VT-34 et JT-34), en Pologne (CW-34 et WPT-34) ainsi qu'en Allemagne de l'Est (T-34TB).

AT-45
Au printemps 1945, la *Zavod* Nr. 75 installée à Kharkov utilisera six châssis de T-34/85 reconditionnés pour assembler un tracteur d'artillerie expérimental baptisé AT-45. Testé par l'Armée rouge au second semestre 1945, l'AT-45 bien qu'étant prometteur ne sera jamais produit en série.

MT-34
Le MT-34 était un char porte-pont développé à partir du châssis du T-34/85 par la firme tchèque CKD Sokolovo. En Pologne, un engin comparable sera mis au point et baptisé T-34 MN-17.

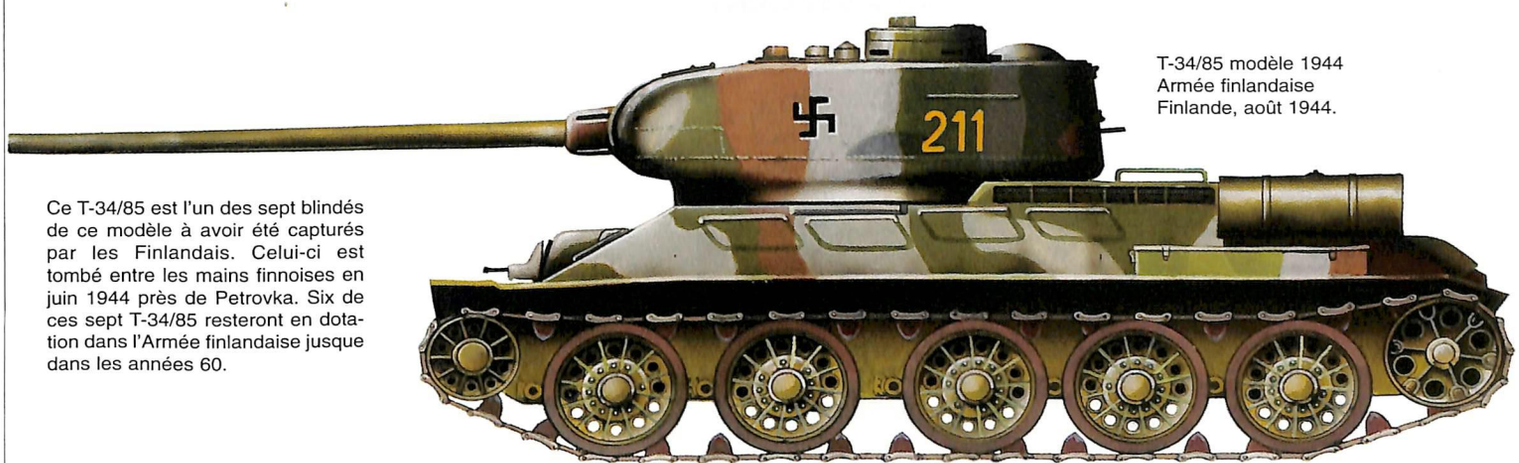


T-34/85 modèle 1969
(version modernisée par l'URSS)
Armée nord-vietnamienne
203e Régiment blindé, 1971.



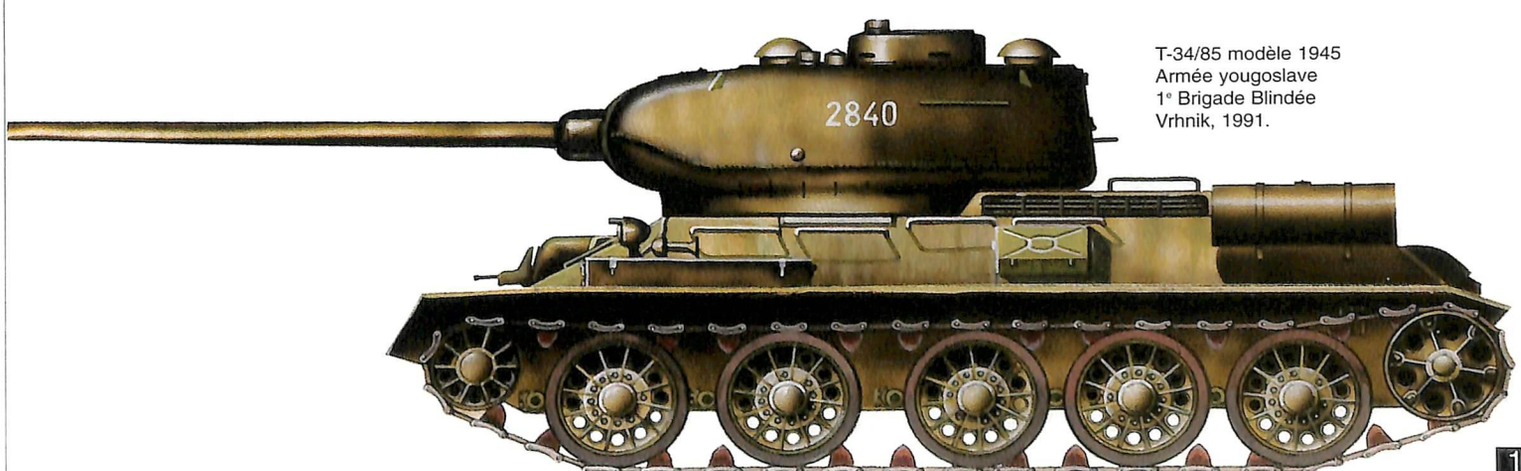
T-34/85 modèle 1944
Armée hongroise
Budapest, 1956.

Cet engin était celui du général Pal Maleter, commandant de l'insurrection anti-soviétique hongroise de 1956. Notez le signe de reconnaissance, la barre blanche verticale peinte sur la tourelle. La couleur du numéro tactique « 353 » est donnée sous réserve.



T-34/85 modèle 1944
Armée finlandaise
Finlande, août 1944.

Ce T-34/85 est l'un des sept blindés de ce modèle à avoir été capturés par les Finlandais. Celui-ci est tombé entre les mains finnoises en juin 1944 près de Petrovka. Six de ces sept T-34/85 resteront en dotation dans l'Armée finlandaise jusque dans les années 60.

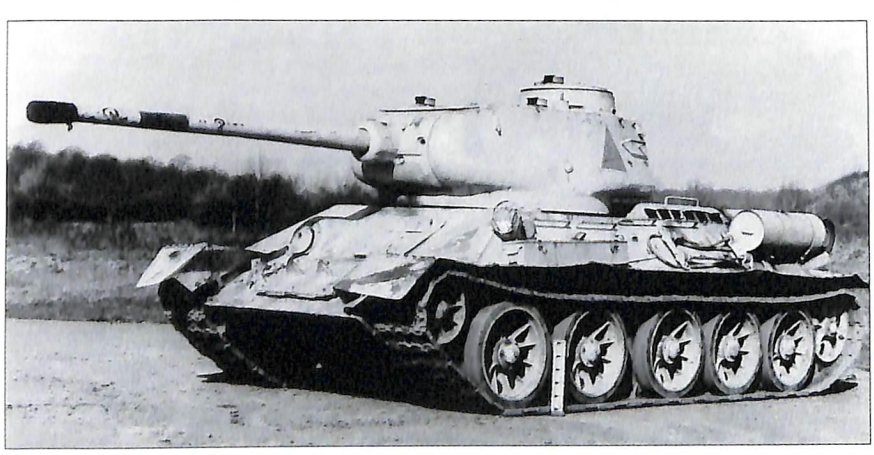


T-34/85 modèle 1945
Armée yougoslave
1e Brigade Blindée
Vrhnik, 1991.

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2004

T-34/85 dans le seul été 1950. Le renfort d'engins et d'équipages chinois « volontaires » engagés au côté des Nord-coréens ne sera pas suffisant pour inverser la vapeur. À l'automne 1950, la victoire a irrémédiablement changé de camps, les troupes alliées atteignant le célèbre 38e parallèle. Le conflit s'installe dès lors dans une guerre de positions où les blindés ont un rôle secondaire. Une fois de plus, le T-34/85 a démontré de réelles qualités en évoluant sur un terrain très difficile et dans des conditions climatiques parfois extrêmes. Néanmoins, la guerre de Corée apporte aussi la preuve que l'engin souffre d'une faiblesse notable dans le sens où ses équipages sont extrêmement mal protégés. Une étude statistique américaine menée en Corée, indique que, dans plus de 75% des cas, l'équipage d'un T-34/85 touché par un coup direct ne survit pas, alors que ce chiffre tombe à moins de 20% pour les M26 et consorts.

Photo du haut : Ce T-34/85 de la Garde Nationale Chypriote est équipé de différents types de galets de roulement ainsi que d'une mitrailleuse Browning en position antiaérienne. DR.
Photos du bas : Ces T-34/85 arabes ont été détruits lors des combats contre *Tsahal*. Celui du haut semble être syrien tandis que celui du bas semble avoir été utilisé par les Égyptiens. Coll. J. Mutin.



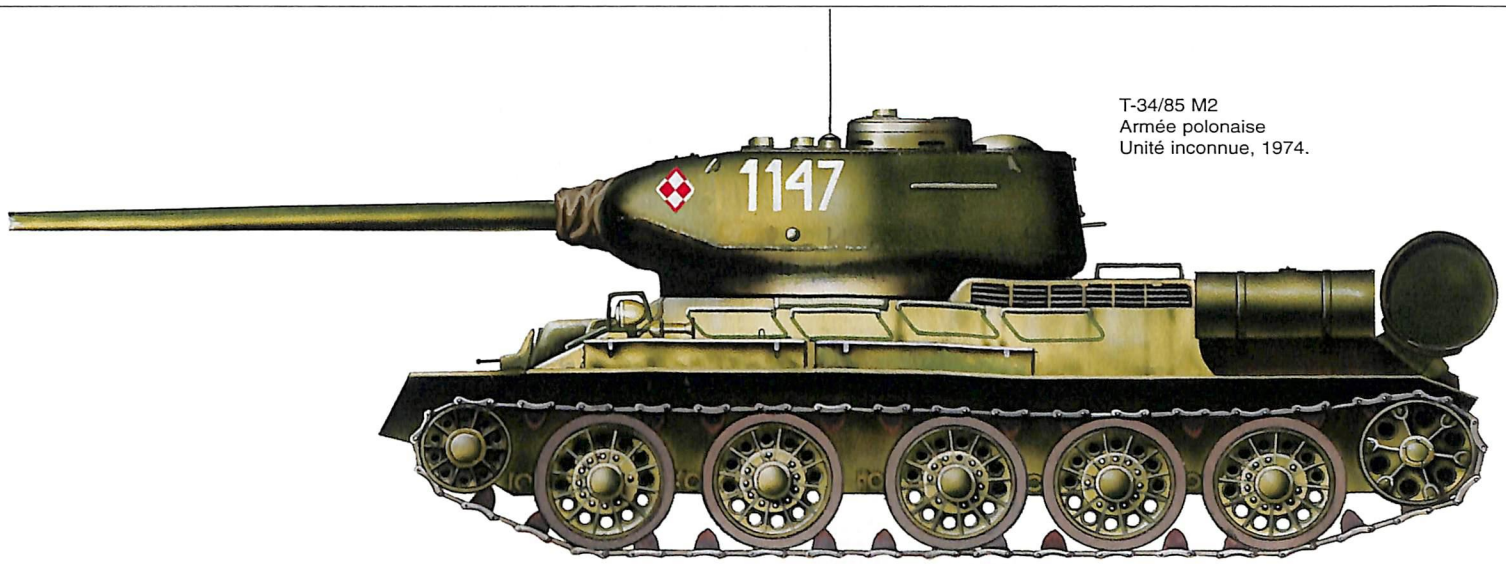
C'est en 1959 que le 202e régiment blindé de l'Armée nord-vietnamienne est formé. L'unité est équipée de T-34/85 modernisés, livrés par l'Union Soviétique au grand dam du puissant voisin chinois. Ces chars sont engagés de 1967 à 1975 contre les troupes de l'*US Army* et les soldats de l'Armée sud-vietnamienne ; les engins du 273e régiment blindé participeront à la prise de Saigon en avril 1975. Les Vietcongs utilisent aussi des chars légers amphibies PT-76 ainsi que des T-54 et T-55. Malgré des conditions d'emploi délicates dans les jungles vietnamiennes, le T-34/85 se comporte correctement.

Comme sur le continent asiatique, le T-34/85 est présent dans un autre point chaud de la planète, le Moyen-orient. Les premiers chars de ce type sont livrés à l'Égypte de Nasser par les Tchèques en 1956. Quelques-uns de ces blindés combattront contre l'Armée israélienne dans le Sinaï lors de la crise du Canal de Suez. Dans les années qui suivent, c'est au tour de la Syrie de recevoir des T-34/85 fournis en partie par l'Union Soviétique à la suite d'un voyage à Moscou du président Hafez El Assad. Syriens et Égyptiens utilisent leurs T-34/85 dans le conflit les opposant aux troupes israéliennes en 1967. On estime à environ 250 exemplaires le nombre de T-34/85 égyptiens détruits dans le Sinaï par l'aviation de l'état hébreu et les blindés de *Tsahal*. En 1973, dans le cadre de la guerre du Yom Kippour, le T-34/85 est à nouveau utilisé par les unités blindées et mécanisées de Damas. Le char est néanmoins affecté aux forces de seconde ligne, le fer de lance de l'armée syrienne étant équipé de T-54A. Des dizaines de châssis de T-34/85 ont aussi été modifiés pour être transformés en obusiers automoteurs armés de la pièce D-5 de 122 mm. Des T-34/85 sont aussi utilisés de 1962 à 1967 dans le cadre de la guerre civile du Yémen et au Liban par les Palestiniens ainsi que les milices chrétiennes et chiites. L'armée de Saddam Hussein sera équipée de quelques T-34/85 lors de la phase initiale de la guerre Iran-Irak.

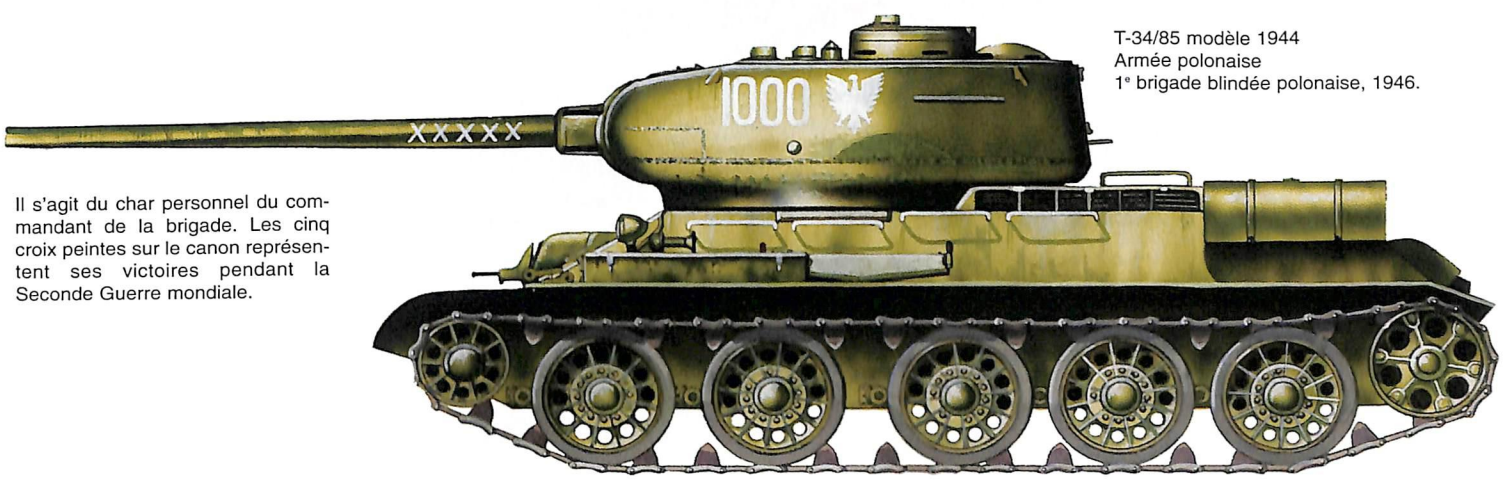
Sur les champs de bataille africains aussi, le T-34/85 est présent. On le retrouve dans la guerre opposant l'Éthiopie à la Somalie pour le contrôle de l'Erythrée en 1977 et 1978 où il sert les deux camps. En Angola, des T-34/85 conduits au feu par des « volontaires » cubains sont engagés contre les forces de l'UNITA. Ces machines reprendront du service pour appuyer les troupes namibiennes qui affrontent l'armée sud-africaine en août 1981. Quelques T-34/85 à bout de souffle, utilisés en bunkers, tomberont entre les mains des Afrikaners.

CONCLUSION

Pendant de nombreuses années, le T-34/85 fut considéré comme l'un des chars parmi les plus réussis de le Seconde Guerre mondiale. Il ne fait aucun doute que cet engin eut une importance considérable pour l'Armée rouge engagée dans un combat sans merci pour la libération de l'URSS. Pourtant, le T-34/85 ne fut qu'une réponse très partielle au défit lancé par les Allemands avec le Tiger puis le Panther. Malgré leurs efforts, les ingénieurs soviétiques s'avéreront incapables de mettre au point une machine capable de lutter à armes égales avec ceux-ci. *De facto*, avec le T-34/85, les Soviétiques arriveront au bout du



T-34/85 M2
Armée polonaise
Unité inconnue, 1974.



T-34/85 modèle 1944
Armée polonaise
1e brigade blindée polonaise, 1946.

Il s'agit du char personnel du commandant de la brigade. Les cinq croix peintes sur le canon représentent ses victoires pendant la Seconde Guerre mondiale.

T-34/85 modèle 1944
Armée rouge
4e brigade blindée de la Garde, 2e corps blindé de la Garde, Minsk, juillet 1944.

Baptisé « Tschervonniy », ce char est celui du lieutenant D Frolikov, héros de l'Union Soviétique. C'est ce T-34/85 qui le 3 juillet 1944 fera le premier son entrée dans la ville de Minsk.

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2004

potentiel d'évolution du T-34. Les essais pour monter sur le châssis du T-34 des pièces de 100 mm (T-34-100) équivalentes aux 88 et 75 longs allemands à forte vitesse initiale se solderont par des échecs successifs. Il faudra attendre le T-54 et sa tourelle d'un diamètre de 1 815 millimètres pour y parvenir.

Au crédit du T-34/85, comme d'ailleurs de son prédécesseur le T-34/76, il faut signaler que ce blindé fut particulièrement aisé et rapide à produire. Son coût financier était très bas par rapport à ceux de ses contemporains allemands ou américains. De la même manière, le T-34/85 ne nécessitait pas une maintenance astreignante et complexe ; mieux, il avait été conçu pour que chacun de ses organes mécaniques puisse être facilement démonté et remplacé. Moteur et boîte de vitesses pouvaient ainsi être directement réparés sur le terrain par un personnel peu qualifié, sans que la machine ne soit renvoyée vers des ateliers à l'arrière. Ce dernier point aura une importance considérable lorsque l'on sait qu'en moyenne, en 1944, plus de 40% des chars russes engagés au front étaient indisponibles pour cause de réparations. Ce sera aussi un argument de vente à l'exportation extraordinaire.

Enfin, malgré ses défauts, le T-34/85 convenait parfaitement bien aux doctrines et tactiques de combat des unités blindées de l'Armée rouge, principalement basées sur un engagement massif de chars regroupés en « paquets ».

Version expérimentale d'un T-34 à tourelle « Sormovo » armé d'un canon ZiS-100 de 100 mm.
Mis au point pendant l'hiver 1945 et baptisé T-34-100, cet engin sera un échec.
DR.

FABRICATION SOUS LICENCE DU T-34/85

Hormis en Union Soviétique, le T-34/85 sera produit sous licence dans trois pays gravitant plus ou moins dans le giron du Kremlin : la Tchécoslovaquie, la Pologne et la Yougoslavie. Si certaines sources indiquent que la Chine produisit des T-34/85, il n'existe ni document officiel, ni photographie le confirmant.

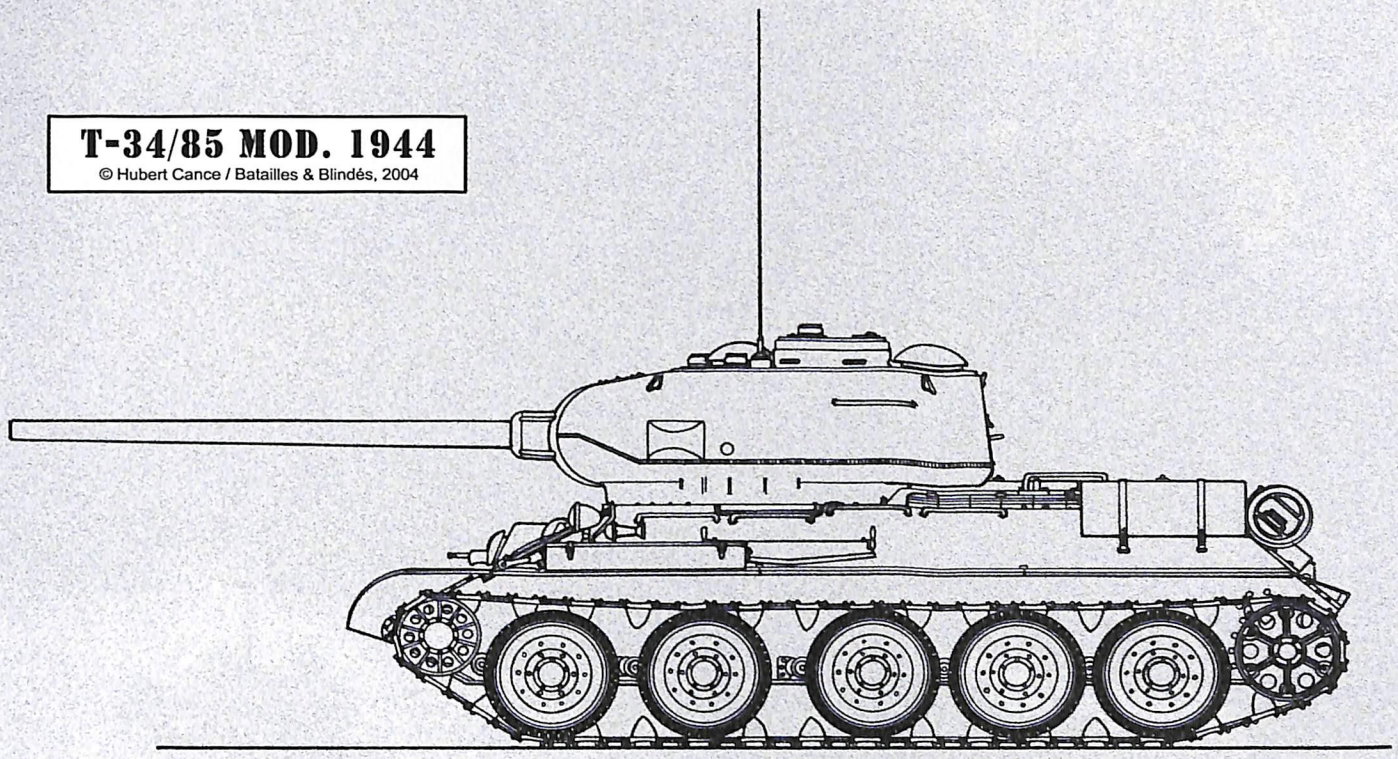
Tchécoslovaquie
C'est en 1949 que la firme tchèque CKD Sokolovo entame la production du T-34/85. Hormis quelques modifications visant à réduire la taille de la tourelle, l'engin est tout à fait identique à la version russe. En 1952, l'usine Krivan installée près de la ville de Martin, en Slovaquie, se met à son tour à assembler le blindé tout en le modernisant. De 1949 à 1956, la Tchécoslovaquie produira un total estimé entre 3 000 et 3 200 T-34/85. Ces engins seront principalement destinés à être exportés, notamment vers l'Égypte ainsi que la Syrie.

Pologne
En Pologne, la production du T-34/85 commence au tout début des années 50 dans les ateliers de l'usine Bumar. Affectueusement baptisés « *Kaczor* » (le canard) par les Polonais, ces chars sont destinés aux troupes nationales ainsi qu'aux unités blindées Est-allemandes. Plus de 1 380 T-34/85 seront produits en Pologne jusqu'en 1955. Par la suite, certains de ces engins seront modernisés, notamment en accroissant leur rayon d'action. Ces machines seront re-désignées T-34/85 M1 ou M2 en fonction des améliorations apportées.

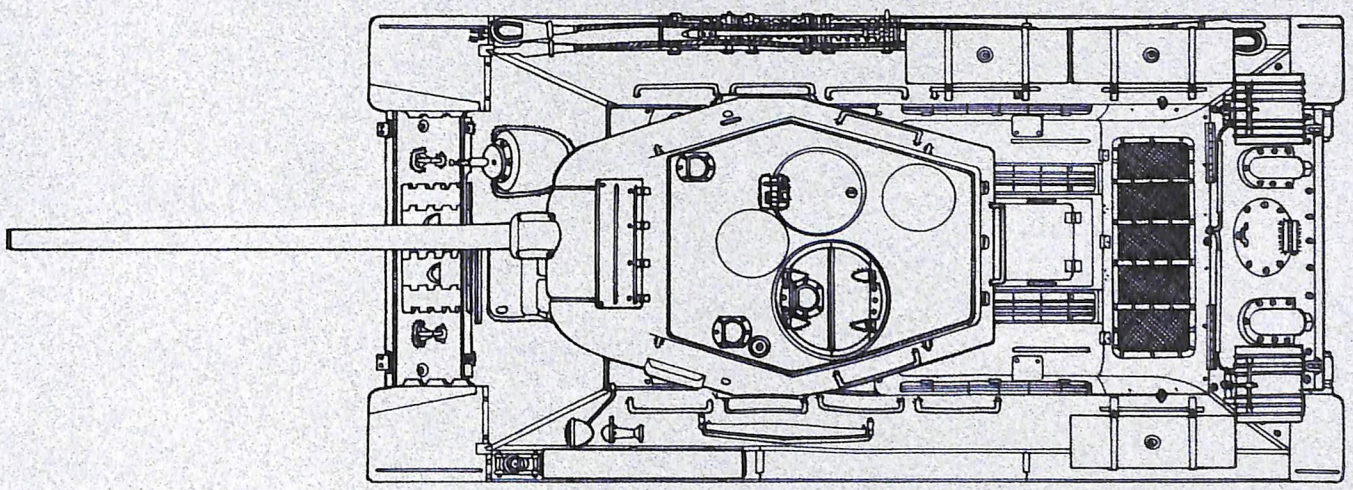
Yougoslavie
C'est à la fin des années 1940 que la Yougoslavie se porte acquéreuse de la licence de production du T-34/85. Plusieurs modifications majeures sont apportées au blindé, tant au niveau de sa caisse que de sa tourelle. Le canon ZiS-S-53 est quant à lui équipé d'un frein de bouche. Seul le châssis reste parfaitement identique à celui du T-34/85 soviétique. Baptisé *Teski Tenk Vozilo*, l'engin, produit en présérie à sept exemplaires, est officiellement présenté au public en mai 1950 dans le cadre des cérémonies commémorant la victoire sur l'Allemagne nazie. Les différends politiques nés entre Belgrade et Moscou ayant eu raison de la collaboration militaire des deux nations, les *Teski Tenk Vozilo* finiront leur carrière versés à des unités d'entraînement.

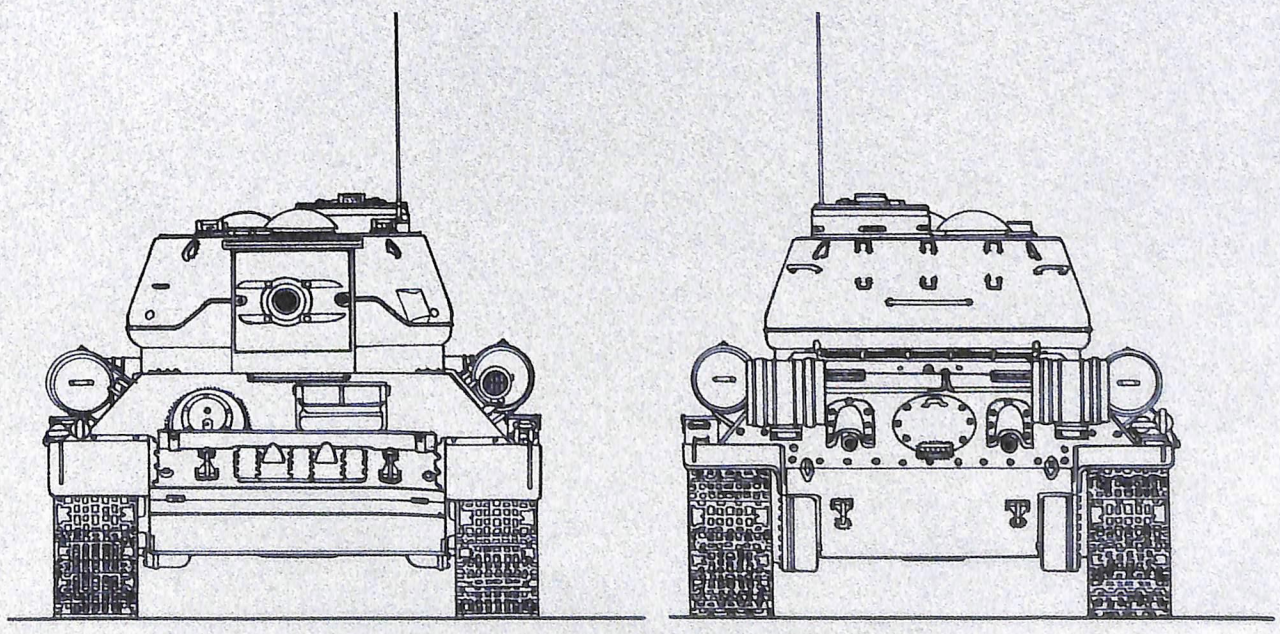
T-34/85 MOD. 1944

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2004



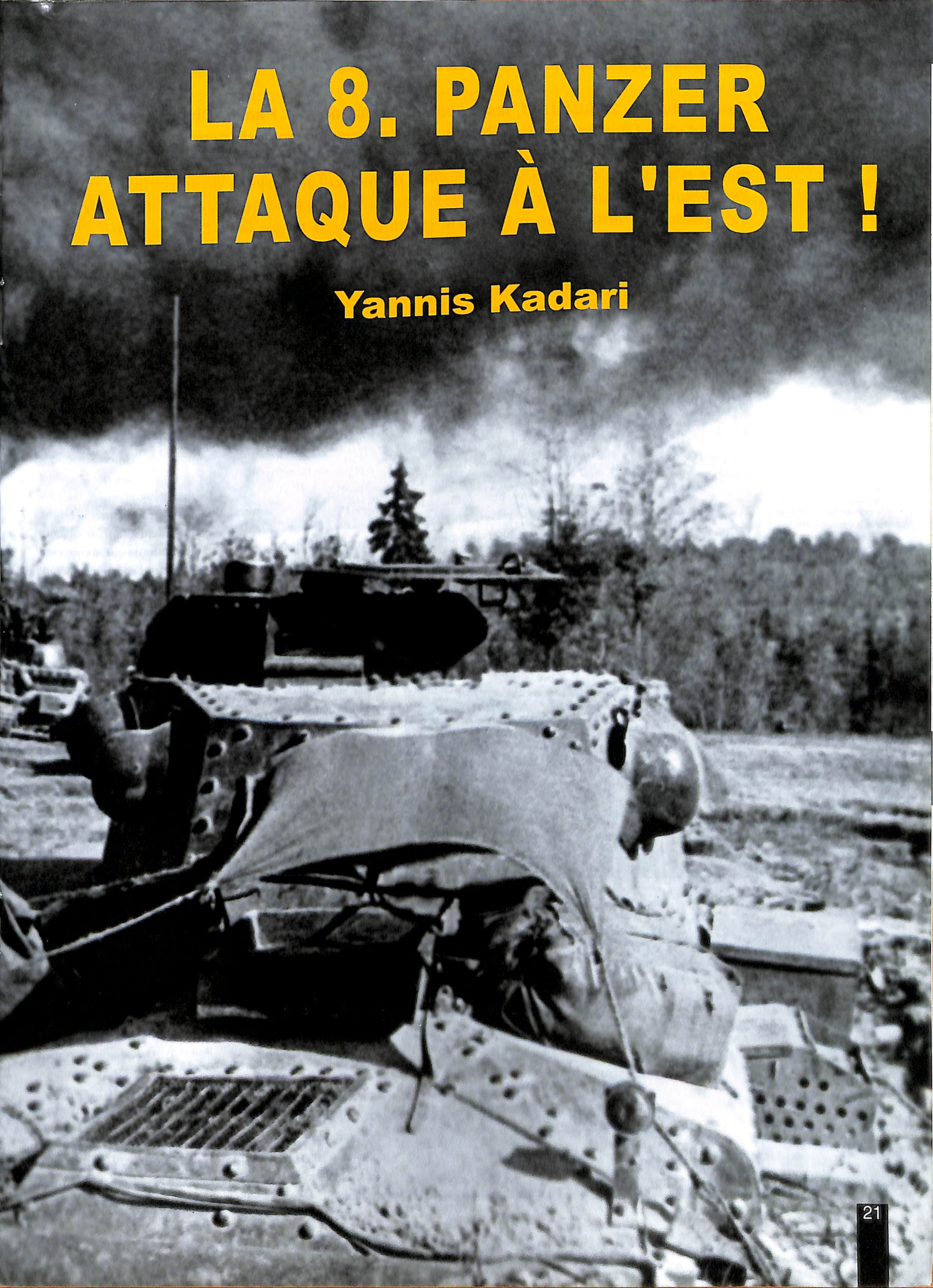
Ce plan est au 1/48.
Pour obtenir du 1/72 il convient de le photocopier à 64%
Pour obtenir du 1/35 il convient de le photocopier à 137%





LA 8. PANZER ATTAQUE À L'EST !

Yannis Kadari



Dans la nuit du 22 juin 1941, les milliers d'engins de la* 8. Panzer-Division *s'élancent à l'assaut de la Lituanie depuis la Prusse Orientale avec en point de mire l'ancienne capitale des Tsars de Russie, Saint-Pétersbourg rebaptisée Leningrad par les Soviets. En moins d'un mois, du 22 juin au 14 juillet, la division se frayera un chemin de plus de 750 kilomètres au coeur du territoire soviétique, réalisant en cela une véritable « chevauchée fantastique » ! Mutatis mutandis, le rush de la* 8. Panzer *pourrait être comparé à la progression du XXX^e^ Corps britannique lors de l'opération « Market Garden », à la différence près que les points de passage clefs, notamment les dizaines de ponts que les tankistes allemands devront emprunter, ne seront en rien sécurisés par des troupes parachutistes ! Retour sur l'une des plus brillantes opérations menées pendant la Seconde Guerre mondiale !

Si les ordres reçus par le *General der Panzertruppen* Erich Brandenberger, *Kommandeur* de la *8. Panzer-Division*, sont extrêmement simples, en l'occurrence s'emparer le plus rapidement possible de la cité lettone de Dunaburg afin, dans un second temps, de filer sur Leningrad, il en va autrement de leurs modalités d'application. Certes, la *8. Panzer-Division*, fer de lance du *LVI. Armeekorps (mot.)*, est une unité d'élite qui a su démontrer de très belles capacités offensives pendant la *Westfeldzug* mais, justement, l'Union Soviétique ne ressemble en rien à la France !

18 juin 1941, les engins de la *8. Panzer* se regroupent en prévision de l'opération « Barbarossa ». A quelques jours de l'assaut l'ambiance est encore « bon-enfant » et l'on cherche à capter « Radio-Berlin » à l'aide des postes des blindés... Coll. Detlev Terlisten

TROIS ADVERSAIRES : LES RUSSES, LE TERRAIN ET LE TEMPS !

Un rapide coup d'œil sur une carte du nord de l'Union Soviétique permet de prendre toute la mesure des embûches qui attendent les tankistes de la division. Sur un plan géographique, les pays baltes présentent de nombreuses difficultés, au premier rang desquelles un terrain sablonneux qui indéniablement ralentira la progression des blindés. Lituanie, Lettonie et Estonie sont littéralement recouvertes d'épaisses forêts qui constituent autant de pièges à chars et sont propices aux embuscades. Ces zones boisées ne sont en effet parcourues que par d'étroits chemins sur lesquels les engins ne peuvent se déployer. Les *Panzer* seront donc condamnés à progresser en colonne, les uns derrière les autres. Qu'il pleuve et ces « routes » se transformeront en quelques heures en bourbiers qui n'auront alors plus rien à envier aux milliers de marécages qui parsèment la région ! A vrai dire, marigots et cours d'eau de toutes tailles sont quasiment impossibles à comptabiliser tant ils sont nombreux. Se jetant en mer Baltique, des centaines de ruisseaux, rivières et fleuves coupent perpendiculairement l'axe de progression de la division constituant ainsi une succession de lignes d'arrêt sur lesquelles la soldatesque ennemie ne manquera certainement pas de s'appuyer le moment venu. Entre les positions de départ de la division sur la frontière lituanienne et la ville de Dunaburg, qui constitue le premier grand objectif à atteindre pour la *8. Panzer*, l'on ne compte pas moins de trente-huit rivières dont certaines sont larges de plus de cinquante mètres ! Si certains de ces cours d'eau sont enjambés par des ouvrages d'art routiers ou ferroviaires, dont il faudra tenter de s'emparer intacts, d'autres devront être franchis à gué. Il est néanmoins évident que, dans plusieurs cas, les chars de la division auront à attendre que le génie établisse des passerelles avant de pouvoir reprendre leur progression vers le nord-est. En prévision, deux colonnes de pontonniers sont affectées à la division. Quant au temps perdu il devra impérativement être rattrapé.

Car dans la problématique qui est celle du *Generalmajor* Brandenberger, il est une donnée extrêmement importante : le temps. Pour mener à bien sa mission, la 8. *Panzer*, épaulée par la *3. Infanterie-Division (Mot.)* du *Generalleutnant* Kurt Jahn, devra progresser le plus loin et le plus vite possible afin d'empêcher les unités soviétiques de se ressaisir et d'organiser leur défense. Dans la droite ligne de ce que les journalistes bri-

Voici les hommes qui ont mis au point le rush de la 8. Panzer-Division visant à s'emparer de Dunaburg et de ses deux ponts. A gauche, le Generalmajor Brandenberger. A droite, le General Der Infanterie von Manstein.
Photo BA

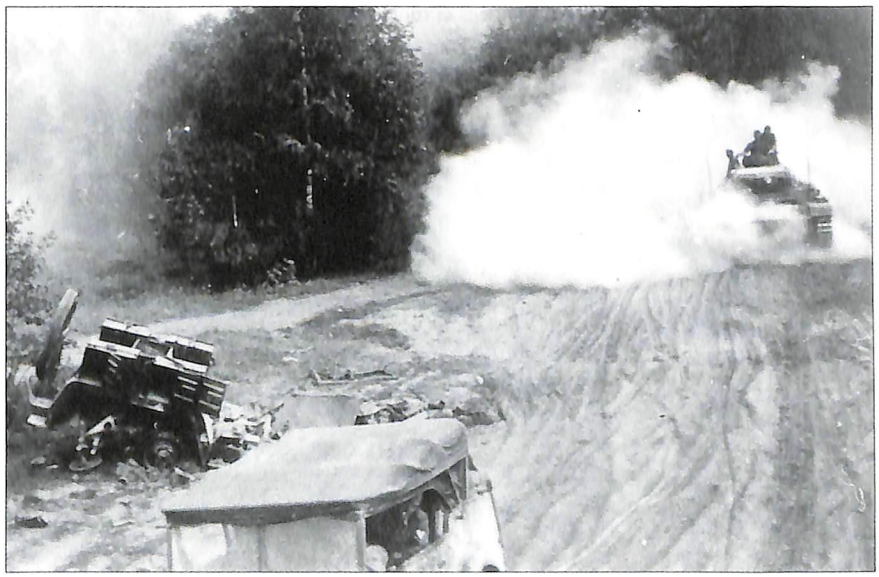
tanniques baptiseront la *Blitzkrieg* au sortir de l'été 1940, les blindés allemands devront filer à toute vitesse en évitant de se faire accrocher pour couvrir en moins de quatre jours les trois cents kilomètres qui les séparent de Dunaburg. Pourquoi un délai aussi court ? Car, passées ces 96 heures, les experts de l'*Oberkommando Der Wehrmacht* estiment que les Soviétiques auront eu le temps de prendre leurs précautions en faisant sauter les pont de Dunaburg, transformant ainsi le fleuve Duna en une ligne de défense naturelle barrant l'accès à Leningrad !

Dans ce contexte d'urgence, le réseau routier est d'une importance considérable. Mais, en l'espèce, peut-on réellement parler de routes ? Comme les Allemands s'en rendront très vite compte, les routes répertoriées sur leurs cartes ne sont bien souvent que de vulgaires pistes. Ni pavées, encore moins goudronnées, larges de trois mètres pour les plus importantes d'entre-elles, elles ne bénéficient pas de fossés de drainage pourtant si nécessaires en cas de pluies abondantes... Restent les fameuses autostrades tant vantées par le Kremlin, qui relient les grandes cités entre-elles. Médiocrement pavées, elles permettent à deux blindés de progresser de front mais sont généralement bordées de terres agricoles sillonnées de canaux d'irrigation. Ces terrains sont impraticables pour les véhicules à roues qui constituent le gros du parc d'engins de la *8. Panzer*.

EN POINTE DU *LVI. ARMEEKORPS (MOT.)*

Afin de conserver un effet de surprise à l'opération « Barbarossa », la *8. Panzer-Division* stationnée dans le *Reichsprotektorat Böhmen und Mähren* n'arrive dans le secteur du *Heeresgruppe Nord* que le 16 juin 1941, le transfert de la division, blindés y compris, s'effectuant dans le délai record de 51 heures ! Le 18 juin, à 20 heures, la division se met en mouvement pour rejoindre sa zone de concentration, située à quelques kilomètres seulement des premières lignes fortifiées tenues par les soldats de l'Armée rouge. Enfin, dans la nuit du 19 au 20 juin, dans un black-out total, les unités de pointe de la *8. Panzer* investissent leurs positions de départ. Camouflées, elles attendent le début du grand rush qui devra les conduire au cœur du territoire ennemi.

En prévision de l'assaut qui doit se déclencher dans la nuit du 22 juin 1941, le *Generalmajor* Brandenberger a organisé son unité en quatre groupements tactiques interarmes dont les noyaux durs sont constitués d'éléments du *Panzer-Regiment 10*, le régiment de chars de l'unité. Chaque *Kampfgruppe* est autonome, comportant blindés, fantassins, artillerie, pièces antichars ainsi qu'unités du génie. Avec l'accord de son supérieur direct, le *General der Infanterie* Erich von Manstein qui préside aux destinées du *LVI. Armeekorps (mot.)*, le *Generalmajor* Brandenberger a prévu de faire porter le gros de l'effort offensif (*Schwerpunkt*) de sa division sur le nord avec comme objectif à atteindre, dès le premier soir de l'assaut, le viaduc enjambant la rivière Dubysa, près de la ville d'Ariogala. Que les Soviets fassent voler cet ouvrage d'art en éclats et c'en sera fini des espoirs allemands de mener une campagne à tambour battant !



Cette photo nous propulse au coeur de l'action ! Nous sommes le 22 juin 1941 au matin. L'opération « Barbarossa » vient de débuter depuis quelques heures seulement. Les véhicules photographiés appartiennent au groupement Crisolli.
Coll. Yannis Kadari

Belle vue d'ensemble d'un convoi motorisé de l'Armée rouge détruit sur une piste de Lituanie. Le char au premier plan est un blindé léger BT. T-26 et BT formeront le gros des opposants aux *Panzer*, les KV-I étant plus rares. Coll. Yannis Kadari

Pour ce faire, l'homme a placé ses deux plus puissants *Kampfgruppe*, dont il coordonnera en personne les opérations, juste derrière l'*Infanterie-Regiment* (*IR*) *503*, unité qui avec les *IR* 501 et 502 forment la *290. Infanterie-Division*. Une fois que les fantassins occuperont les premières lignes de défense fortifiées russes, les blindés de Brandenberger prendront le relais pour exploiter la brèche en se répandant sur les arrières ennemis avec comme objectif le viaduc. Le groupement Bodenhausen restera quant à lui en réserve, tandis qu'un peu plus au sud, les unités blindées et motorisées commandées par l'*Oberstleutnant* Crisolli couvriront le flanc de la *8. Panzer-Division*.

ARIOGALA, UN PONT TROP LOIN ?

Le 22 juin 1941, à 3h05 précises, l'artillerie allemande se déchaîne sur les positions soviétiques, imitée dès les premières lueurs de l'aube par les appareils de la *Luftflotte 1*. L'effet de surprise joue à plein. Conformément au plan établi, les compagnies d'assaut de l'*Infanterie-Regiment 503* s'en prennent aux bunkers, souvent camouflés en chaumières, ainsi qu'aux tranchées russes. Les points d'appui sautent les uns derrière les autres mais les pertes sont lourdes chez les assaillants. D'autant qu'après une période de flottement, les soldats de l'Armée rouge se reprennent. Par endroits, la résistance devient même farouche. Derrière les fantassins de la *290. Infanterie-Division*, les chars de la *8. Panzer* tentent de progresser sur des routes embouteillées de véhicules de toutes sortes afin de pouvoir entrer en action. Les heures tournent... mais les chars ne débouchent toujours pas !

Paradoxalement, dans le secteur jugé plus difficile où opèrent les engins du *Kampfgruppe* Crisolli, les choses se déroulent nettement mieux. À 3h55, l'officier allemand, transmet en clair, par radio, un rapport laconique destiné à l'état-major de sa division : « *Progression rapide et aisée, attaque permanente* » ! Circulant sur des pistes « roulantes », les chars de Crisolli foncent en direction de la petite ville de Jurbarkas où les tankistes espèrent s'emparer des deux ponts qui enjambent la rivière Mituva. Avec ses trente mètres de large, celle-ci représente un obstacle de taille. La destruction des ponts de Jurbarkas par l'Armée rouge reviendrait à ralentir la marche de

la *8. Panzer-Division* de plusieurs heures ce qui, à n'en pas douter, ne lui permettrait pas d'atteindre le viaduc d'Ariogala au soir du 22. C'est donc une véritable course contre la montre que Crisolli et ses hommes sont en train de livrer. À 6h00, après avoir bousculé trois bataillons de fantassins soviétiques, les *Panzer* de l'*Oberstleutnant* Crisolli débouchent aux abords des deux ouvrages d'art qui sont capturés dans la foulée. Immédiatement transmise par radio au PC divisionnaire, l'information est relayée auprès du quartier général du *LVI. Armeekorps (mot.)*. Moins d'une heure plus tard, l'infanterie motorisée du *Kampfgruppe* achève de nettoyer les derniers nids de résistance de Jurbarkas. Crisolli a entre-temps repris sa marche en avant avec en ligne de mire la cité d'Ariogala, la rivière Dubysa, son viaduc et ses rares passages à gué.

Parallèlement, au Nord, la situation n'a pas beaucoup évolué. Si le *Kampfgruppe* Scheller est désormais au contact de l'ennemi, il ne parvient pas à crever les défenses de celui-ci. Les Russes se sont retranchés dans des blockhaus reliés entre eux par des boyaux. En fait, les chars rencontrent les pires difficultés à se mouvoir sur le si difficile terrain lituanien. Les routes ne sont que de vulgaires pistes, bien souvent barrées par des centaines d'arbres que les Russes abattent pour ralentir les chars – Les *Panzer* ne parviendront à forcer les défenses adverses que sur le coup des 16 heures, près de Girdziai, ne progressant que de treize kilomètres dans la journée. Mais cette contre-performance de l'*Oberst* Scheller et de ses chars n'aura que peu de répercussions car, entre-temps, vers 7h30, le *Generalmajor* Brandenberger qui aura alors pris toute la mesure de la situation aura ordonné que l'effort fourni par la *8. Panzer-Division* soit désormais porté dans le secteur où combat le *Kampfgruppe* Crisolli. Une sorte de système de « vases communiquants » sera mis en place, les réserves initialement affectées à Scheller étant redirigées vers les unités de Crisolli. L'axe principal de progression de la division sera ainsi modifié dans la matinée, ce qui témoigne d'une extraordinaire souplesse tactique et d'un réel sens de l'adaptation !

Photo Page 24 en bas et au-dessus : Si la progression des chars du *Kampfgruppe* Crisolli est relativement aisée dans les premiers jours du rush de la division, les choses changeront vite par la suite.
Coll. Yannis Kadari

De son côté, Crisolli, qui a été rejoint par le général Brandenberger et dont le *Kampfgruppe* bénéficie désormais du renfort du groupement Bodenhausen, fonce vers Ariogala sans se préoccuper de ses flancs. Au fil de leur avance, les *Panzer* balayent quelques unités d'infanterie russes accompagnées d'automitrailleuses et de blindés légers. À 12h00, les éléments motorisés allemands s'emparent de la petite ville lituanienne de Seredzius, qui perchée du haut de ses collines, domine le confluent de la Mituva et du majestueux Niémen. Moins de trois heures plus tard, les chars de l'*Oberstleutnant* qui, dans l'intervalle, ont été ravitaillés en carburant et en munitions, arrivent à proximité d'Ariogala et de son viaduc. Sans attendre, d'un bond, la rivière Dubysa est franchie à gué. Sur ordre du *Generalmajor* Brandenberger, Crisolli prend la tête d'un bataillon de chars et d'une compagnie d'infanterie mécanisée

L'on ne gagne pas à tous les coups ! Cette fois-ci les chars de la *8. Panzer* ne sont pas arrivés à temps pour s'emparer de ce pont de chemin de fer intact. Heureusement pour l'équipage de ce petit *Panzer II*, un passage à gué existe...
Photo BA

Tandis que la *8. Panzer-Division* poursuit sa progression, ces deux tankistes prennent le temps de jeter un oeil sur l'épave d'un char léger soviétique T-26. Le lecteur voudra bien noter l'impact d'obus perforant à l'arrière de la caisse. Coll. Yannis Kadari

pour s'infiltrer dans le dispositif ennemi par le nord-est, c'est-à-dire exactement à l'opposé de là où les Soviétiques les attendent. Les Russes sont pris à revers. Le coup de main se transforme en coup d'éclat ! L'opération est un succès, les Allemands parvenant à capturer le viaduc intact ! En une vingtaine d'heures seulement, les éléments de pointe de la *8. Panzer-Division* ont parcouru plus de 80 kilomètres au cœur du territoire soviétique, se frayant un passage entre deux armées ennemies. En cela, la division vient déjà d'écrire une nouvelle page de l'Histoire de la guerre mécanisée… et ce n'est pas fini ! Le *Kampfgruppe* Crisolli augmente même l'avance de la division en marchant plein est, vers Kedainiai et son terrain d'aviation militaire, avant d'être fortement accroché en fin de journée par des unités d'infanterie russes appuyées par quelques T-26 et chars BT du III[e] Corps Mécanisé.

En seulement quelques heures, la *8. Panzer* s'enfonce de plus de 80 kilomètres en URSS !

NACH DUNABURG !

Afin de ne pas perdre de temps, le *Generalmajor* Brandenberger met à profit la nuit du 22 au 23 juin pour regrouper sa division dans le secteur d'Ariogala. Dans l'obscurité, les chars, les semi-chenillés et les camions du groupement Scheller avancent à marche forcée afin de rejoindre les éléments de tête de la *8. Panzer-Division* situés 70 kilomètres plus à l'est. Malgré un trafic très ralenti sur des pistes surchargées d'engins de toutes sortes, dont les véhicules de la *3. Infanterie-Division (Mot.)*, les *Panzer* de l'*Oberst* Scheller arrivent à proximité d'Ariogala à l'aube du 23. À 9h00, les chars sont ravitaillés et les ordres de marche distribués. La *8. Panzer* est prête à s'élancer plein est pour exploiter sa percée de la veille ! D'ailleurs, en officier de *Panzer* averti, Brandenberger sait pertinemment que pour garantir la sécurité de sa division et mettre toutes les chances de son côté, il doit rester en mouvement. Rien n'est plus dangereux pour une grande unité rapide opérant sur les arrières de l'ennemi que d'être immobilisée car elle risque à tout moment d'être assaillie par les réserves adverses.

À 9h30, alors que les chars de la *8. Panzer-Division* s'apprêtent à se remettre en mouvement, une information capitale est transmise par un appareil de reconnaissance de la *Luftwaffe* en maraude au-dessus de Kedainiai : le « mouchard » signale qu'il survole deux colonnes blindées soviétiques, comptant entre 300 et 400 chars, dont des redoutables KV-I, marchant vers Ariogala. A priori, les Russes auraient la ferme intention de reprendre la ville et son viaduc aux Allemands. Au PC divisionnaire, la nouvelle fait l'effet d'une bombe ; d'autant que l'officier de liaison de la *Luftwaffe* détaché auprès de la *8. Panzer* indique au *Generalmajor* que les Stuka sont déjà engagés ailleurs et qu'ils ne pourront pas intervenir avant le début de l'après-midi. Brandenberger et ses officiers organisent immédiatement la défense de la ville. Les plans de tirs sont étudiés. L'infanterie motorisée, les chars, la *Flak* légère et les pièces antichars sont placés en hérisson autour de la localité. Le gros du dispositif défensif est installé sur la rive droite de la Dubysa. L'artillerie est massée sur la rive gauche de la rivière. Moins d'une heure après la réception du message du Fieseler Storch, la *8. Panzer* est arc-boutée autour d'Ariogala, prête à briser l'assaut des blindés soviétiques. Sur les coups des 11h30 un nouveau rapport parvient au PC de la division. Un autre appareil allemand indique, cette fois-ci, que les colonnes mécanisées ennemies auraient modifié leur axe de progression. Elles sembleraient désormais se diriger vers le nord-ouest en direction de la

Pour contrer les assauts des soviétiques, les engins de la division se sont déployés en rase campagne. Au fond, un quartier de la ville de Seta est en flammes. Ces incendies détruiront plus de 60% de la petite cité lituanienne !
Coll. Yannis Kadari

localité de Raseiniai investie la veille par la *6. Panzer-Division* du *General der Panzertruppen* Wilhelm *Ritter* von Thoma. L'information est confirmée à 13 heures. La *6. Panzer*, l'une des pièces maîtresses du *XXXXI. Armeekorps (mot.)* constituant l'aile gauche du *Panzergruppe 4*, est très sérieusement accrochée par les tankistes de l'Armée rouge qui se battent avec détermination et courage. La gravité de la situation place le *Generaloberst* Erich Höppner, chef du *Panzergruppe 4*, devant un terrible dilemme : doit-il engager la *8. Panzer-Division* dans la bataille de Raseiniai, la détournant ainsi de son objectif prioritaire, c'est-à-dire Dunaburg et ses ponts, ou bien lui permettre de poursuivre vers ces derniers au risque qu'elle ne soit totalement isolée à court terme ? Malgré l'insistance dont fait preuve Erich von Manstein pour que la seconde option soit retenue et mise en œuvre le plus rapidement possible, Höppner « botte en touche », temporisant pendant une bonne partie de l'après-midi du 23 juin. À 17h00, la *8. Panzer-Division*, toujours tenue en laisse par le *Generaloberst* Höppner, est simplement autorisée à donner quelques coups de sonde vers l'est pour évaluer les défenses soviétiques. Finalement, l'ordre de remise en marche de la division n'arrive qu'à 19h30. Celle-ci aura ainsi passétoute la journée du 23 juin l'arme au pied, laissant filer de précieuses heures. Quant à la *6. Panzer-Division*, toujours assaillie par les Soviétiques, elle ne se dégagera que le lendemain, 24 juin 1941, en jouissant de l'appui de la *1. Panzer-Division*.

La *8. Panzer* reprend sa progression vers l'Est dès le début de la soirée du 22, éclairée par les blindés légers de l'*Aufklärungs-Abteilung 59* suivis de près par le *Kampfgruppe* de l'*Oberstleutnant* Crisolli, « le héros de la veille ». Peu de temps après le départ de la division, celle-ci est accrochée une première fois par les Soviétiques à une dizaine de kilomètres de Kedainiai. Les Allemands mettent plus d'une heure à réduire cette poche de résistance, mais la ville et son terrain d'aviation tombent peu de temps après. À 3h40, la cité est sécurisée et avec elle son pont qui permet aux blindés de la division de reprendre leur marche nocturne. Comme dans la nuit du 21 au 22, les chars du *Generalmajor* Brandenberger foncent sans réellement se soucier de protéger leurs flancs. Et d'ailleurs, avec l'aide de qui pourraient-ils assurer leurs flancs-gardes ? Les unités alliées les plus proches sont à environ quarante kilomètres sur les arrières de la *8. Panzer* ! Après Kedainiai, c'est au tour de la petite ville de Seta de tomber entre les mains allemandes à la suite de très âpres combats. Les Soviétiques, certes désappointés par la soudaineté de l'assaut allemand, se sont repris, commissaires politiques aidant. En attendant, le pont de bois de Seta permet aux *Panzer* de franchir la rivière Obelis. Tandis que la division s'étire maintenant sur des dizaines de kilomètres, les 5 000 engins progressant sur plusieurs axes parallèles, les appareils de la *Luftwaffe* reprennent leurs missions de reconnaissance juste avant l'aube. La mélopée des rapports radio reprend de plus belle... A l'orée du jour, un *Schwarm* de Bf 109F de la *Jagdgeschwader 54* signale à son PC d'escadrille la présence d'un important regroupement de chars russes près de Kedainiai. L'information est répercutée jusqu'au *Generalmajor* Brandenberger. Simultanément ou presque, l'équipage d'un Focke-Wulf Fw 189A-1 de la *3.(H)Pz / Aufkl.Gr.41* rend compte que les Soviétiques s'apprêtent à contre-attaquer avec des blindés pour reprendre Seta. Ne pouvant compter sur l'aide de la *3. Infanterie-Division (Mot.)* qui elle aussi progresse

Les chars soviétiques menacent de stopper la division !

Voici l'un des adversaires parmi les plus dangereux que les hommes du *Generalmajor* Brandenberger auront à affronter en Russie, il s'agit d'un KV-I (ici un modèle 1940). Celui-ci semble avoir été abandonné pour cause de panne mécanique. Frontalement blindés à 75 mm, ces chars deviendront vite un cauchemar pour les hommes de la *Panzerwaffe*. Coll. Yannis Kadari

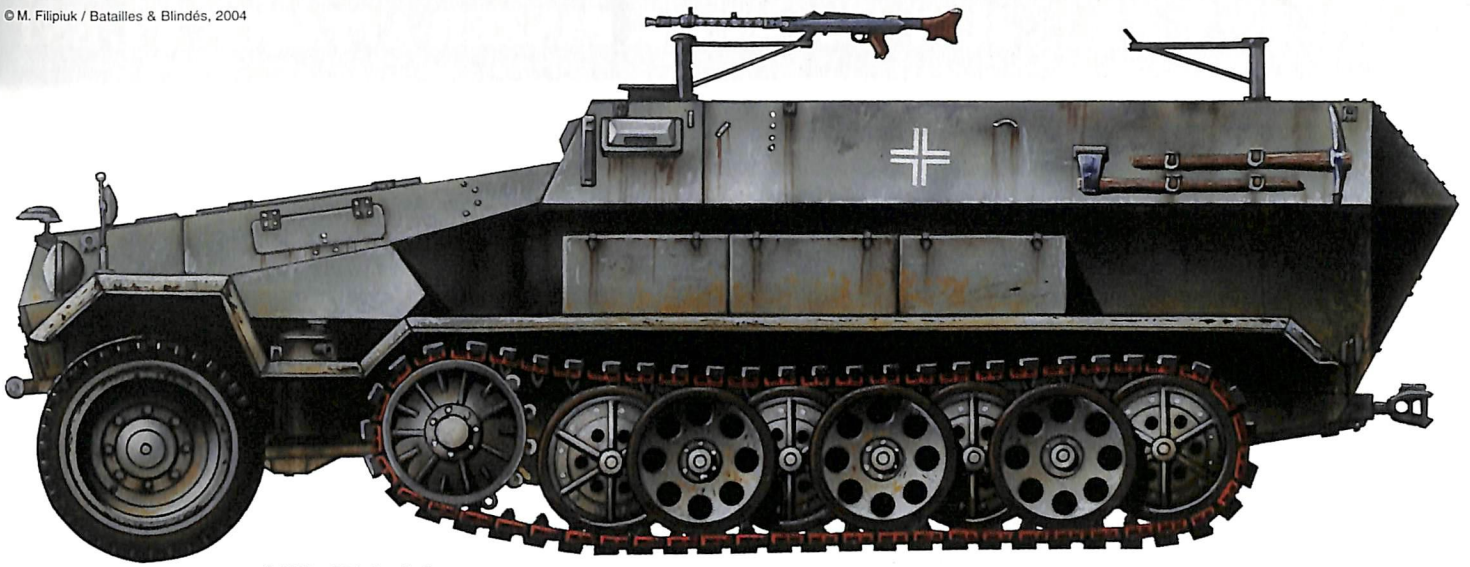
mais cinquante kilomètres en retrait de la *8. Panzer*, le « patron » de la division déploie ses troupes pour affronter la double menace russe. De 9h00 à 13h00, *Panzer* et *Tanki* s'affrontent le long des axes de pénétration de la *8. Panzer* ; Seta est en flammes. Néanmoins, pour maintenir le tempo de sa progression, Brandenberger ordonne au *Kampfgruppe* Crisolli de poursuivre sa route plein Est. La localité de Bukonys est conquise en début d'après-midi. Les éléments de pointe de la division qui ont progressé de plus de 80 kilomètres avancent maintenant vers Ukmerge, ville qu'ils abordent à 14h00. Sur place, les *Panzer* 38(t) sont engagés par un groupe de chars russes comptant au moins un KV-II, engin très lourdement blindé et armé d'un obusier de 152,4 mm ! Les combats tournent à l'avantage des hommes de l'*Oberstleutnant*. Ukmerge est sécurisée sur les coups des 17h00. Les ordres du *Generalmajor* à l'attention du *Kampfgruppe* Crisolli tombent dans la foulée : « avancer aussi vite que possible en direction de Dunaburg ! ».

« Avancer aussi vite que possible en direction de Dunaburg ! »

A ce moment précis de son rush vers Dunaburg, la situation de la *8. Panzer* vaut d'être décrite. Pour être clair, la division, étirée sur plus de 65 kilomètres, est littéralement encerclée par des unités soviétiques mêlant infanterie, blindés et artillerie. Autrement dit, Brandenberger et ses hommes sont seuls au milieu de dizaines de milliers de soldats de l'Armée rouge et ne peuvent, hormis l'appui de la *Luftwaffe*, compter que sur eux-mêmes. En effet, considérablement ralentie par l'état des pistes qu'elle emprunte ainsi que la nature du terrain sur lequel elle évolue, la 3. *Infanterie-Division (Mot.)* est située à une journée de marche au Sud de la *8. Panzer* ! Face à une situation aussi chaotique, la prudence commanderait que le *Generalmajor* Brandenberger ralentisse son avance à défaut de s'enterrer en attendant l'arrivée d'unités alliées. Pourtant, le général allemand, avec l'assentiment de son supérieur, Erich von Manstein, choisit exactement la solution inverse, c'est-à-dire celle qui consiste à foncer toujours plus loin et plus vite pour bousculer les troupes russes et se saisir de Dunaburg en temps et en heure ! En réalité et à y regarder de plus près, la décision de Brandenberger est la seule qui puisse garantir à sa division une sécurité relative. Stopper la *8. Panzer-Division* pendant 24 heures ou plus aurait valu aux troupes allemandes essaimées sur des dizaines de kilomètres d'être harcelées par les Soviétiques qui auraient alors eu tout le loisir d'encercler les différents groupements les uns derrières les autres pour les anéantir avec méthode. La consigne de Brandenberger est donc la suivante : *Panzer Marsch !*

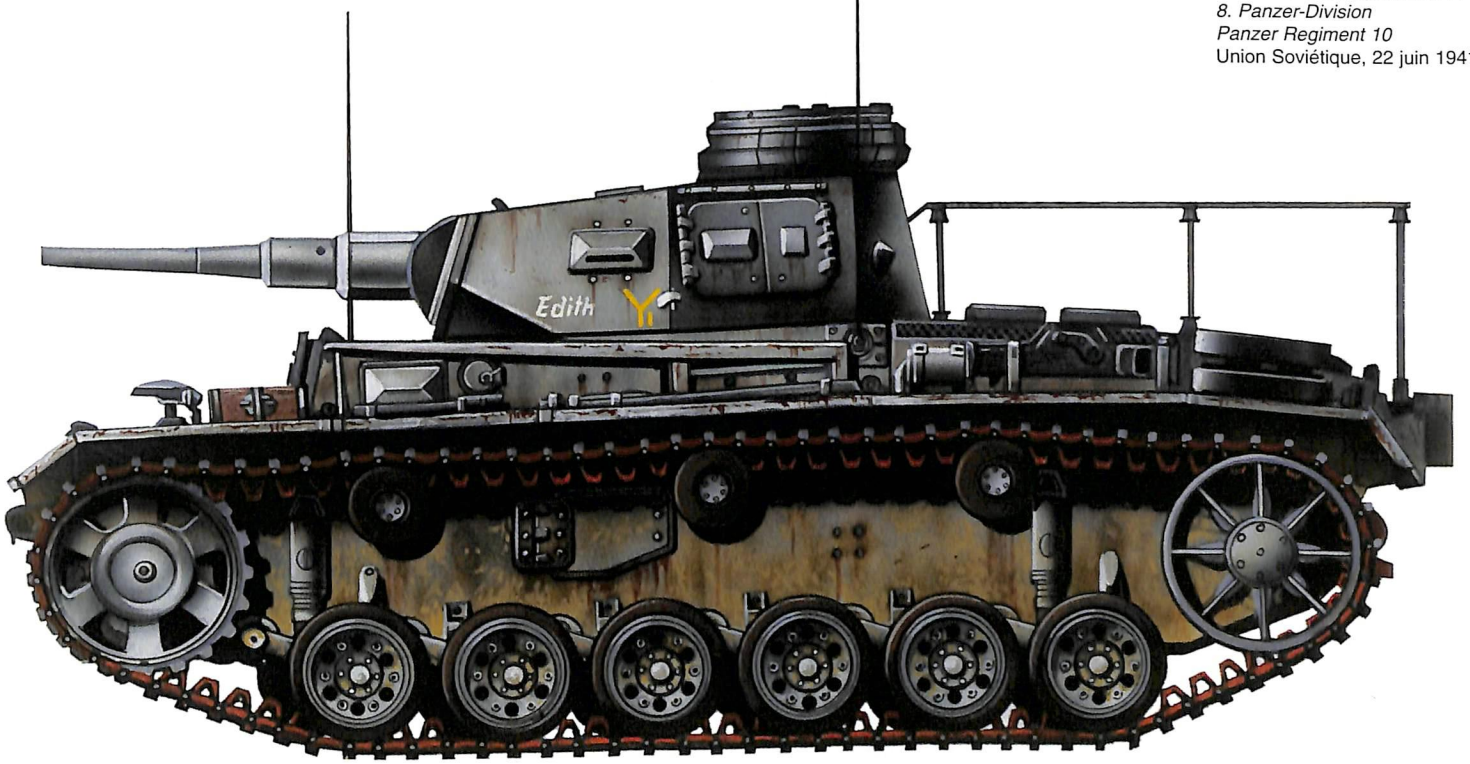
Au soir du 24 juin, la *8. Panzer* a encore accru son avance d'une dizaine de kilomètres. Crisolli laisse derrière lui Ukmerge pour continuer à avancer jusque vers 23h00. Quelques heures de repos sont grappillées par les tankistes dans la nuit du 24 au 25. Cette halte est aussi mise à profit pour refaire les pleins des blindés et ravitailler toutes les unités en munitions. Pour s'emparer de Dunaburg, le *Generalmajor* Brandenberger prévoit d'engager ses chars sur deux axes parallèles. Les *Panzer* de Scheller avanceront le long de l'autostrade menant à Dunaburg en couvrant le flanc nord de la division. Ils auront pour objectif de conquérir la ville d'Iluskt, située à 15 kilomètres au nord-ouest de Dunaburg. Au sud, Crisolli dont le *Kampfgruppe* est renforcé marchera sur Dunaburg avec comme mission prioritaire de capturer les ouvrages d'art de la ville. L'avance reprend aux premières heures du 25 juin, alors qu'il fait encore nuit. Elle est néanmoins bien moins rapide que les jours précédents, les Soviétiques engageant de plus en plus de troupes pour stopper la *8. Panzer*. Pour ne rien arranger, les *Panzer* progressent désormais sur un terrain idéal pour qui voudrait les embusquer... Les pistes sont étroites, les forêts immenses et les

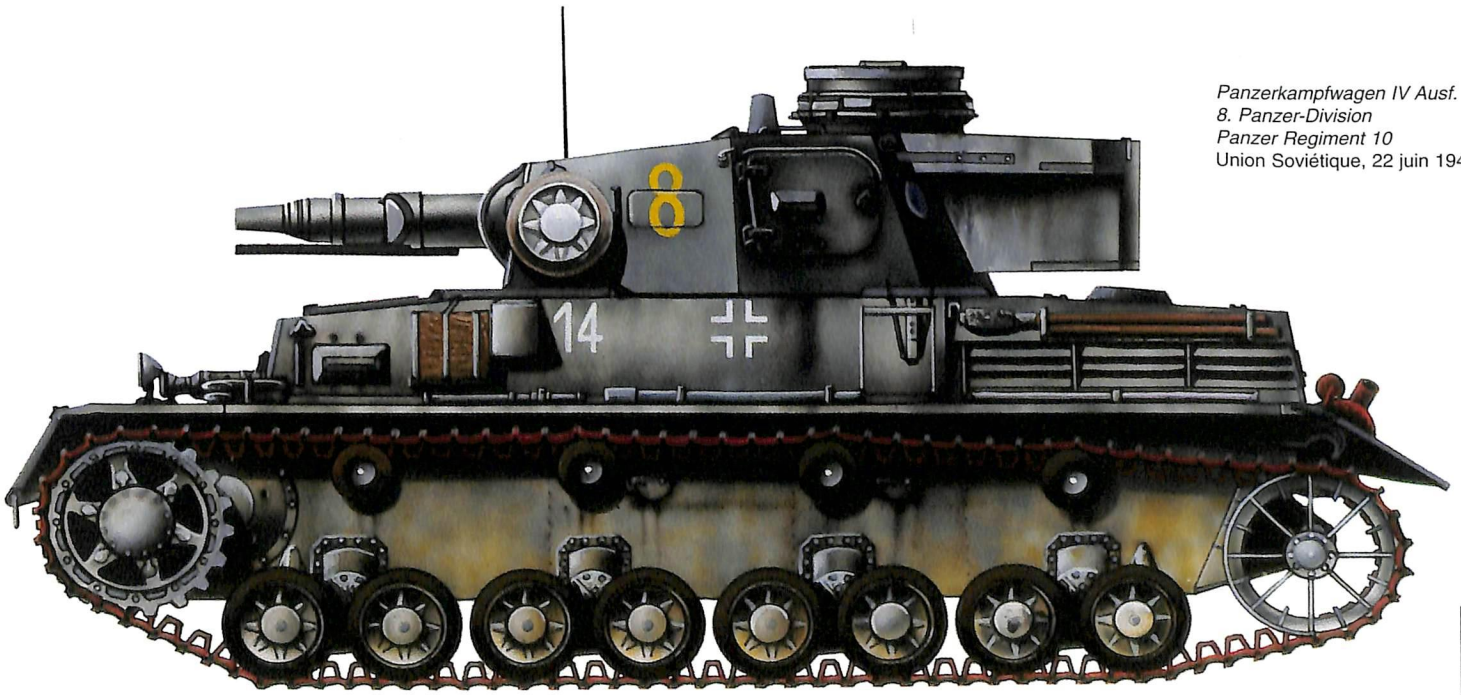
© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2004



Sd.Kfz. 251 Ausf. C
8. Panzer-Division
Schützen Regiment 8
Union Soviétique, 22 juin 1941

Panzerbefehlswagen Ausf. H
8. Panzer-Division
Panzer Regiment 10
Union Soviétique, 22 juin 1941





Panzerkampfwagen IV Ausf. D
8. Panzer-Division
Panzer Regiment 10
Union Soviétique, 22 juin 1941

marécages innombrables. Au terme d'une succession de combats meurtriers, les troupes du *Generalmajor* Brandenberger franchissent la rivière Virinta pour fondre sur la grande cité d'Utena. Celle-ci, fondée au XIII[e] siècle par des colons venus des plaines d'Allemagne du Nord, est construite au confluent de quatre cours d'eau, ce qui en fait un objectif stratégique non négligeable. La ville tombe en quelques heures. Très sérieusement accroché à la sortie d'Utena par des chars embusqués, Crisolli demande et obtient le renfort des deux tiers du *Panzer Regiment 10,* ce qui lui permet de forcer les verrous ennemis ; une trentaine d'engins russes, principalement des automitrailleuses BA-6 ainsi que des blindés légers T-26 et BT, sont détruits dans ces affrontements. Le 25 juin, à 23h00, les tankistes de la *8. Panzer* parvenus aux abords de la localité de Deguciai, sont désormais à moins de trente kilomètres de Dunaburg ! Plus au Nord, l'*Oberst* Scheller se prépare quant à lui à foncer sur Iluskt. L'étau allemand se refermera t'il sur Dunaburg dans les délais impartis par l'*Oberkommando Der Wehrmacht* ?

Pour prendre Dunaburg et ses ponts, les Allemands ont une « botte secrète »

Pour s'emparer du pont routier et du viaduc ferroviaire de Dunaburg, distants l'un de l'autre de deux kilomètres, les Allemands ont une « botte secrète » ! Il s'agit d'un détachement issu de la *8. Kompanie* du *Bau-Lehr-Regiment z.b.V. 800* « *Brandenburg* ». Commandé par l'*Oberleutnant* Hans-Wolfram Knaak, ces hommes entraînés aux coups de main et aux opérations spéciales parlent tous le russe couramment. Mieux, ils maîtrisent parfaitement l'argot de la soldatesque ennemie ! Déguisés en fantassins soviétiques, ils auront pour mission de s'approcher des deux ponts à bord de camions de l'Armée rouge.

26 juin 1941 au matin ! Sur le panneau routier, l'on peut lire que la ville de Dunaburg n'est plus qu'à un kilomètre... Quant à l'automitrailleuse en feu, il s'agit d'une BA-10. Doté d'une pièce de 45 mm en tourelle, c'est le modèle d'automitrailleuse le plus répandu au sein de l'Armée rouge au moment de « Barbarossa ». Coll. Yannis Kadari

Une fois les ouvrages d'art franchis, ils en prendront possession tout en empêchant les Soviétiques de les faire sauter afin que, dans un second temps, les éléments de la *8. Panzer* puissent franchir la Duna et se répandre sur la rive droite du fleuve. L'avance allemande reprend tôt dans la nuit du 25 au 26. Zarasai, dernière ville d'importance avant Dunaburg, est vigoureusement abordée vers 1h00 par les engins de Crisolli. Les Russes surpris par le débouché des *Panzer* n'opposent qu'une résistance symbolique avant de décrocher et d'abandonner la localité aux Allemands. Sur ordre du *Generalmajor* Brandenberger, le *Kampfgruppe* de l'*Oberstleutnant* stoppe ses avant-gardes à deux kilomètres de Dunaburg, laissant passer les hommes de Knaak déguisés en Soviétiques.

Il est un peu plus de 6h00 en ce 26 juin 1941 lorsque les camions GAZ emportant les Allemands s'engagent dans les faubourgs de la ville. Les véhicules roulent lentement. Sûrs d'eux, les hommes de Knaak se payent même le luxe d'aborder en russe quelques patrouilles adverses pour « discuter le bout de gras »... Peu avant 7h00, le commando se scinde en deux groupes, l'un se dirigeant vers le pont tandis que l'autre prend la direction du viaduc. Ensuite ? Ensuite, tout va très vite ! Le pont routier est rapidement capturé par le détachement mené par Knaak – l'officier perdra la vie dans ce raid. Les charges explosives posées par le génie russe sont neutralisées puis démontées, le périmètre sécurisé. À 7h30, les premiers chars du *Panzer Regiment 10* prévenus par radio font irruption dans le secteur. Ils franchissent la Duna dans la foulée. Les *Panzer* escortés par l'infanterie du *Schützen-Regiment 28* progressent dans les rues de Dunaburg. Le nettoyage de la ville débute – Il durera toute la journée, les Soviétiques multipliant les contre-attaques pour reprendre le contrôle de la ville. Pendant ce temps, la *Flak* se met en position pour constituer une ombrelle protectrice au-dessus du pont que les avions soviétiques ne manqueront pas de bombarder tout au long du 26 juin. Un peu plus au nord, les hommes du second détachement du *Bau-Lehr-Regiment z.b.V. 800* « *Brandenburg* » ont moins de chance car ils ne peuvent approcher du viaduc dont l'entrée sud est bouchée par un peloton d'automitrailleuses en train de manœuvrer ! Reparti sur ses traces, ce détachement rejoint le groupe Knaak quelques minutes avant l'arrivée des chars de la *8. Panzer-Division*. Dans les combats qui suivront, une partie de ce viaduc sera détruite par une charge de démolition. L'ouvrage endommagé autorisera tout de même le passage de troupes à pied.

HALTBEFEHL !

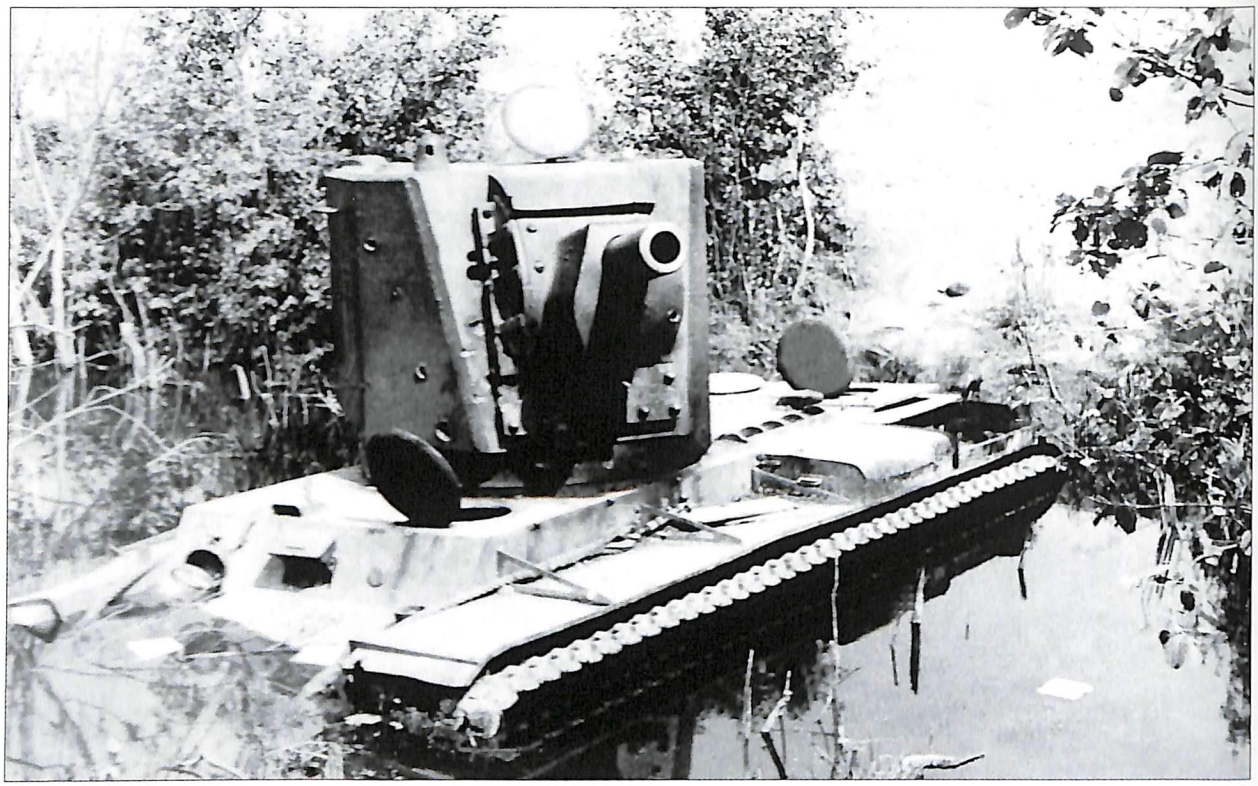
Au terme d'une poussée foudroyante de plus de trois cents kilomètres en Lituanie puis en Lettonie, la *8. Panzer-Division* est donc parvenue à relever un incroyable défi, celui de s'emparer en seulement quatre jours et quelques heures de Dunaburg et de ses ponts ! Au PC divisionnaire, il ne fait aucun doute pour le *Generalmajor* Brandenberger et son état-major que d'ici peu de temps, la *8. Panzer* sera lancée en direction de la cité de Pskov. Pskov prise, la route de Leningrad sera grande ouverte !

En *Spitze* – en pointe – avec les Panzer 38(t) du *Kampfgruppe* Crisolli ! Nous sommes à proximité de Dunaburg. Tandis qu'une épave flambe sur la piste, ce *Zug* du *Panzer Regiment 10* progresse près de l'orée de la forêt. Coll. Yannis Kadari

Pourtant, au fil des heures qui passent, Brandenberger s'étonne de ne pas recevoir d'ordre allant dans ce sens de la part du quartier général du *LVI. Armeekorps (mot.)*. En réalité, ce qu'ignore le « patron » de la *8. Panzer*, c'est que ni von Manstein chef du *LVI. Armeekorps (mot.)*, ni le *Generaloberst* Erich Höppner qui dirige le *Panzergruppe 4* ne sont disposés à lâcher la division vers Pskov tant que celle-ci n'aura pas été rejointe par la *3. Infanterie-Division (mot.)* et la *SS-Totenkopf Division* – Commandée par l'*Obergruppenführer* Theodor Eicke, cette dernière jusqu'alors en réserve du *Panzergruppe 4* venant d'être affectée au *LVI. Armeekorps (mot.)*.

Cet excès de prudence, pour le moins surprenant au regard des risques pris par Brandenberger et ses hommes au cours des jours précédents, est peut-être à rechercher du côté du *Generalfeldmarschall* Wilhelm Ritter von Leeb qui commande le *Heeresgruppe Nord*. À presque soixante-six ans, von Leeb est un officier issu de la vieille école. L'homme a connu les boucheries de la Grande Guerre dont il conserve un souvenir emprunt d'amertume. Spécialiste de l'artillerie, conservateur d'un naturel anxieux, auteur d'un ouvrage baptisé « *Die Abwehr* » (« la défense »), le *Generalfeldmarschall* von Leeb n'est pas à proprement parler ce que l'on pourrait appeler

Ces engins de la *8. Panzer* ont été photographiés à Dunaburg, le 27 juillet 1941, soit le lendemain de la capture de la ville et de ses ponts par les hommes du *Generalmajor* Brandenberger et le commando de Knaak. La météo commence à se dégrader...
Coll. Yannis Kadari



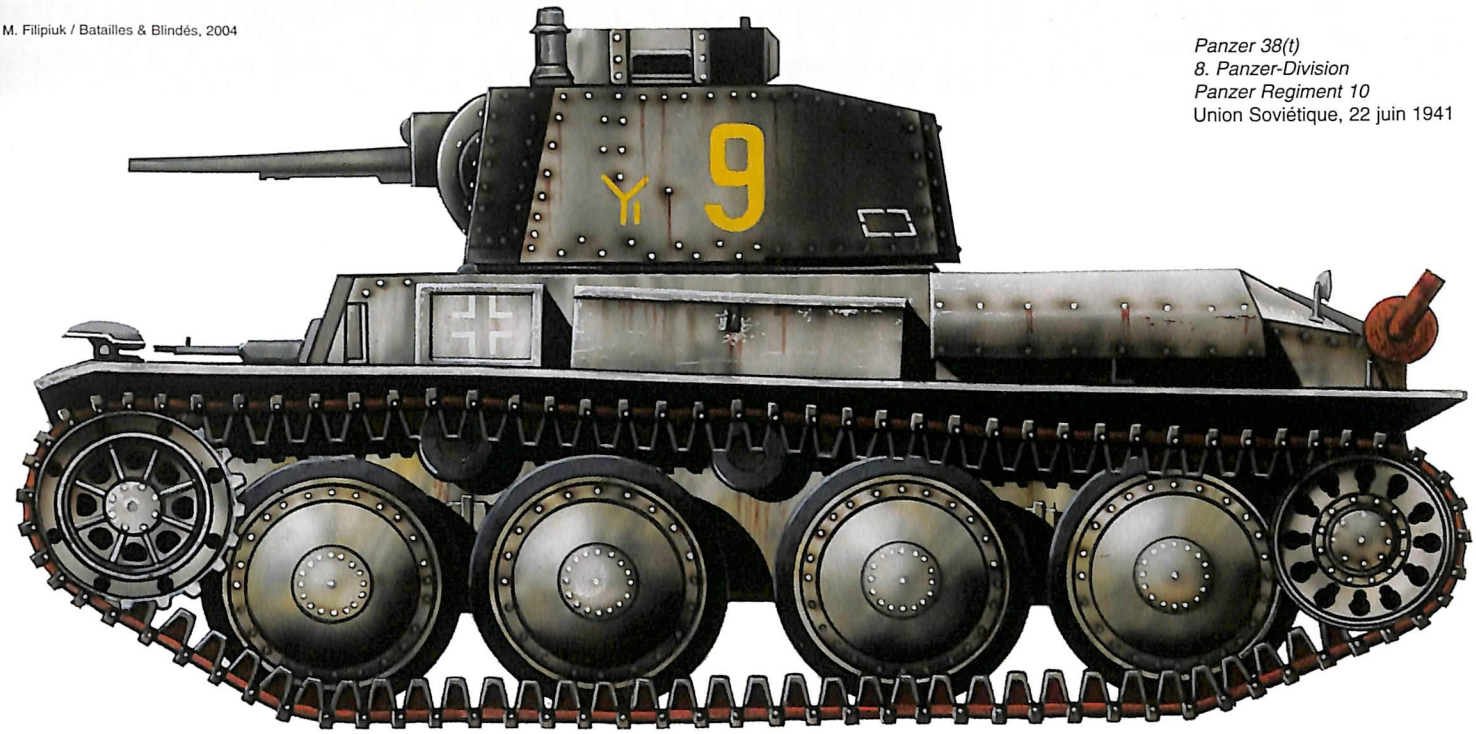
Autre « géant » de l'arsenal soviétique de ce début de guerre à l'Est, le KV-II. Celui-ci a eu le malheur de s'engager dans une zone de marécages... Pour venir à bout de ces mastodontes de 52 tonnes, les troupes allemandes utiliseront leurs pièces de 88 mm. Coll. Yannis Kadari

un « fonceur »... Von Leeb, Höppner, von Manstein, difficile d'évaluer les responsabilités de chacun, mais une chose est certaine, en tenant en laisse la *8. Panzer-Division*, ces chefs laissent passer la chance de capturer Pskov puis peut être Leningrad en un temps record et d'anéantir, par le même coup, une bonne partie de l'Armée rouge ; ce qui, à n'en pas douter aurait certainement modifié la physionomie de la guerre sur l'*Ostfront* !

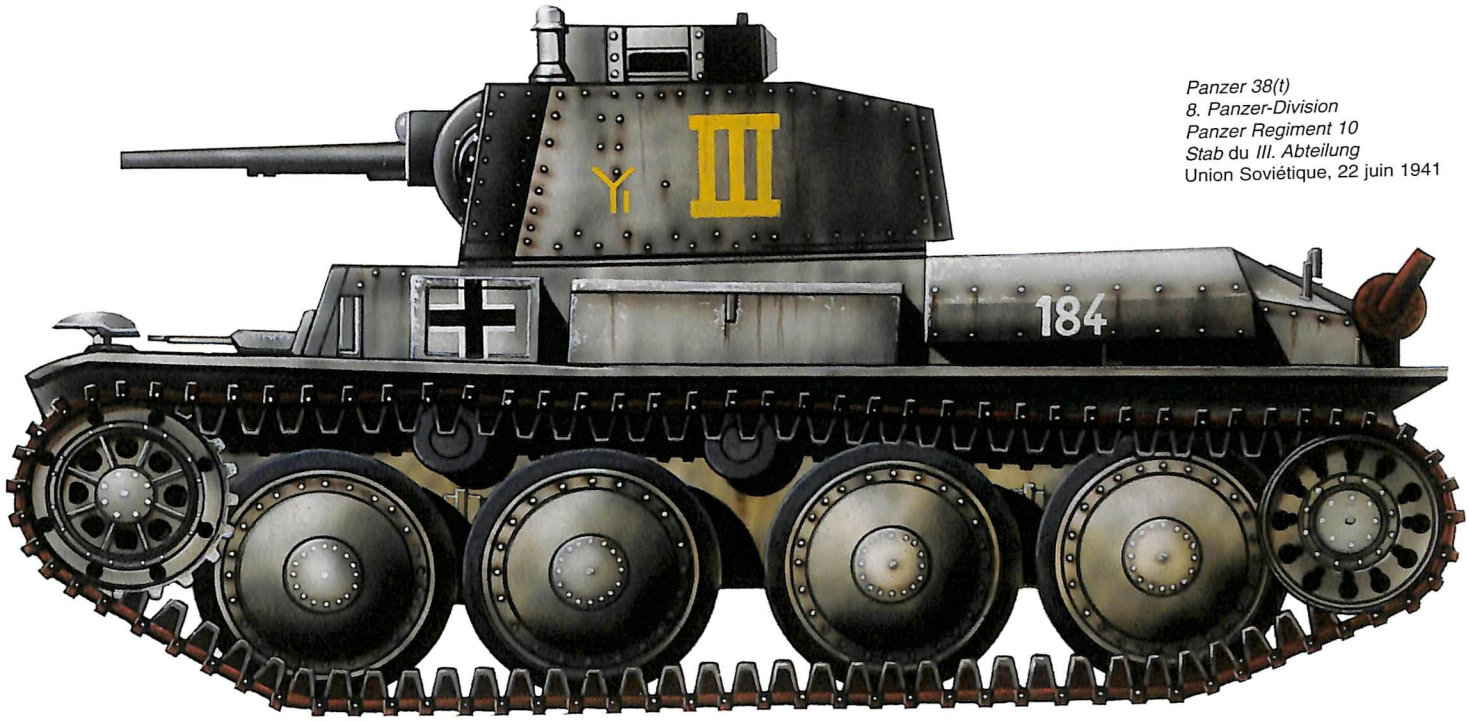
Sur le terrain, l'ordre d'arrêt (*Haltbefehl*) de la division est d'ailleurs très mal compris par les tankistes du *Generalmajor* Brandenberger. Plusieurs reconnaissances menées en catimini par les blindés légers de l'*Aufklärungs-Abteilung 59* démontrent que les troupes soviétiques, surprises et désemparées par la percée des *Panzer,* se sont repliées très au nord de Dunaburg. Mieux, il semble que la confusion la plus totale soit de mise chez l'ennemi ; des appareils de la *Voyenno-Vozdushnyye Sily* (*V-VS*, l'armée de l'Air soviétique) venant même se poser sur le terrain de Dunaburg le 27 après-midi, leurs pilotes n'ayant pas été informés que la ville avait changé de mains depuis la veille ! De leur côté, les Focke-Wulf Fw 189A-1 de la *3.(H)Pz / Aufkl.Gr:41*

Ce cliché, pris à quelques kilomètres de Dunaburg, nous présente une autre automitrailleuse BA-10. Il s'agit d'une production tardive comme le démontre la présence d'un coffre de rangement destiné aux chenilles, situé juste au-dessus des essieux à l'arrière. Pour améliorer leur mobilité, ces engins pouvaient en effet être transformés en semi-chenillés. Coll. Yannis Kadari

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2004



Panzer 38(t)
8. Panzer-Division
Panzer Regiment 10
Union Soviétique, 22 juin 1941



Panzer 38(t)
8. Panzer-Division
Panzer Regiment 10
Stab du *III. Abteilung*
Union Soviétique, 22 juin 1941

Panzerkampfwagen II Ausf. C
8. Panzer-Division
Panzer Regiment 10
Union Soviétique, 22 juin 1941

18 juillet 1941, la *8. Panzer-Division* à bout de souffle est relevée par les *SS* de la Division Totenkopf. Pendant quelques jours, tankistes et *Waffen-SS* combattront ensemble pour stopper la contre-offensive de la 11e Armée soviétique. Coll. Robert Noss

indiquent les 27 et 28 juin 1941 que les Soviétiques auraient même abandonné des fortifications de campagne inachevées le long de la route de Pskov, persuadés qu'elles ne seraient pas opérationnelles avant l'arrivée des chars allemands. Un peu plus au Nord de Dunaburg, dans son secteur, Scheller rend compte lui aussi du fait que l'ennemi se serait a priori volatilisé. Comme Crisolli et les autres chefs de groupements, l'*Oberst* Scheller réclame en vain l'autorisation de reprendre sa progression avant que les Russes n'aient le temps de se ressaisir. Le *Generalmajor* Brandenberger qui dispose encore de 150 *Panzer* en état de marche multiplie les demandes dans ce sens auprès d'Erich von Manstein. Ce dernier temporise. Rejointe par la *3. Infanterie-Division (Mot.)* du *Generalleutnant* Jahn, ravitaillée en essence et en munitions, sécurisée sur ses arrières par les *SS* de la division *Totenkopf*, la *8. Panzer* est autorisée le 29 juin à élargir la tête de pont de Dunaburg sans pour autant reprendre sa marche en avant ! Von Leeb attendant pour ce faire que non seulement le *XXXXI. Armeekorps (mot.)* vienne s'aligner sur le flanc gauche du *LVI. Armeekorps (mot.)* mais qu'en plus la *16. Armee* du *Generaloberst* Ernst Busch, grand corps exclusivement formé de divisions d'infanterie non motorisées, soit arrivée sur la Duna ! Au final, la progression vers Leningrad ne reprendra que dans la journée du 2 juillet, après que la *8. Panzer* ait perdu de précieuses journée !

HÖPPNER EXPÉDIE LA 8. PANZER DANS UNE IMPASSE !

La *8. Panzer*, appuyée par la *3. Infanterie-Division (Mot)* et les *SS* de Eicke, se remet en route dans la nuit du 1er au 2 juillet avec pour premier objectif de se saisir de la ville de Karsava située à environ 80 kilomètres de Dunaburg. Brandenberger, en officier de *Panzer* expérimenté, organise une fois de plus sa division en plusieurs *Kampfgruppe*, ces derniers devant progresser sur des axes différents tout en s'épaulant si nécessaire. Les premiers accrochages avec les Soviétiques se concluent à l'avantage des Allemands, mais rapidement, dans la journée du 2 juillet, les choses changent.

Ce sont d'abord les conditions météorologiques qui ne sont pas favorables aux assaillants, la pluie faisant son apparition et transformant en un temps record les pistes en bourbiers. Les blindés et les engins à roues de la division sont considérablement ralentis. C'est ensuite la résistance opposée par les soldats de l'Armée rouge qui ont bénéficié de plusieurs jours de calme pour se ressaisir et organiser leurs positions sous le regard vigilant des commissaires politiques. L'idée de « Grande Guerre Patriotique » fait son chemin, regonflant le moral des troupes staliniennes bien décidées à défendre quoi qu'il puisse leur en coûter la *Rodina* ou Mère-Patrie. C'est enfin la configuration du terrain en elle-même qui pose problème aux tankistes de la *8. Panzer*. Les pistes sont étroites. Les cours d'eau, les marécages, les lacs et les étangs sont légion. Quant aux ponts, quand ils n'ont pas été préventivement détruits par les Russes, ils sont trop légers pour autoriser le passage des engins lourds de l'unité. Littéralement empêtrés, il faut deux jours aux *Panzer* pour parvenir à couvrir une soixantaine de kilomètres !

Karsava n'est finalement atteinte que le 4 juillet à 8h30, après que les Panzer 38(t) se soient frayé un chemin au milieu d'un convoi de cinquante camions abandonnés sur la route par leurs propriétaires pour ralentir les chars. Lorsque Scheller et ses hommes parviennent enfin dans la ville c'est pour assister, sous leurs yeux à la destruction du pont qui enjambe la rivière Ludza ! Sur les autres axes de progression de la division, un scénario identique se répète. Partout, les chars qui ne peuvent se déployer sont freinés dans leur avance par la résistance farouche que leur opposent les Soviétiques. Ces derniers n'hésitent d'ailleurs pas, lorsqu'ils sont contraints de décrocher à incendier leurs camions ou même leurs blindés en travers des pistes pour stopper les troupes allemandes. Quant au terrain en lui-même, il devient de plus en plus impraticable.

Au fur et à mesure que la division progresse vers le nord-est, elle s'enfonce chaque jour un peu plus dans un secteur marécageux ; malheur à l'engin qui s'engagerait en bordure de piste car il s'embourberait à coup sûr ! La situation est telle que le 5 juillet 1941, en fin de matinée, le chef de la *8. Panzer-Division* demande à Erich von Manstein l'autorisation de se replier de quelques kilomètres afin d'emboîter le pas de la *6. Panzer-Division* qui bénéficie de pistes plus « roulantes ». La réponse à cette requête ne se fait pas attendre mais elle est négative ! Si von Manstein partage le point de vue du *Generalmajor* Brandenberger sur la solution à adopter, il n'en va pas de même pour le chef du *Panzergruppe 4*. Le *Generaloberst* Erich Höppner ordonne que la *8. Panzer* poursuive « sa route »

Ce superbe cliché aurait pu être pris par un photographe d'une PK mais il sort d'un album privé, celui d'un vétéran de la *8. Panzer-Division* !
Coll. Robert Noss

et s'engage au cœur de l'une des régions les plus marécageuses au Monde ! Le résultat ne se fait pas attendre, les chars de Brandenberger sont rapidement paralysés. L'attaque est au point mort. Pour avancer de quelques kilomètres, les soldats allemands sont parfois obligés de se transformer en bûcherons et en terrassiers pour construire de nouvelles pistes en rondins de bois, souvent sous le feu de l'ennemi toujours au milieu de nuées de moustiques. Bien qu'elle soit désastreuse et malgré les rapports alarmistes de Brandenberger, Erich Höppner, qui au cours de ces journées terribles ne survolera même pas le secteur à bord d'un appareil de reconnaissance, refuse d'admettre son erreur.

Le 18 juillet 1941, la *8. Panzer* à bout de souffle est relevée par les *SS* de Eicke

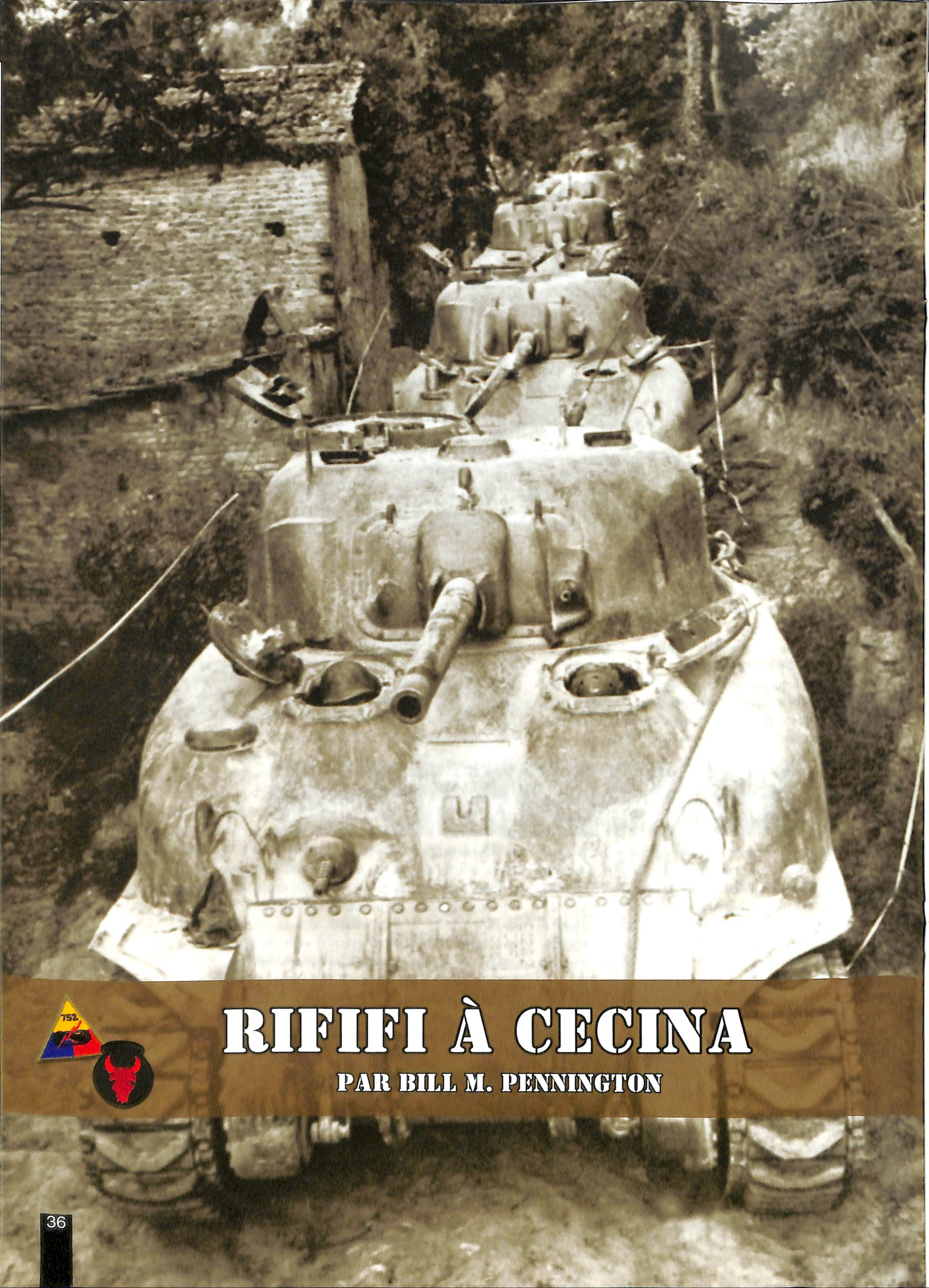
En huit jours, la *8. Panzer* ne parvient à parcourir que 160 kilomètres, ce qui est *grosso modo* équivalent à la progression d'une division d'infanterie classique. Malgré ces conditions insensées, la division, qui opère désormais en Russie, a tout de même pu s'emparer des villes de Krasnoye et de Velye. Le 10 juillet, la *8. Panzer* retrouve enfin un terrain en conformité avec ses capacités de combat. Le rush de la division Brandenberger vers Leningrad va pouvoir reprendre !

RUSH FINAL VERS LENINGRAD ?

Dans la nuit du 9 au 10 juillet, les engins de la *8. Panzer* sortent enfin des zones marécageuses dans lesquelles ils piétinent depuis quatre jours. Immédiatement, le *Generalmajor* Brandenberger ordonne qu'un *Kampfgruppe* soit formé avec la majorité des blindés encore en état de combattre. En prévision d'éventuels affrontements contre des chars lourds *Klimenti Voroshilov*, les fameux KV-I armés de pièces de 76,2 mm supérieures aux canons des chars allemands, le groupement dirigé par Fronhoefer est renforcé par des pièces antiaériennes de 88 mm fournies par le *II./Flak-Regiment 23*. Au matin du 10, dès 4h00, les engins du *Kampfgruppe* Fronhoefer se mettent en route vers Porkhov avant d'être détournés en direction d'Ostrov sur ordre direct de von Manstein, le *Generaloberst* Erich Höppner venant d'autoriser la *8. Panzer* à filer plein nord en direction de Leningrad.

Comme ce fut le cas lors des premiers jours de la campagne, la division avance rapidement avec pour objectif de se saisir de points de passage sur la rivière Mshaga. Les 230 kilomètres sont couverts en cinq jours, ce malgré une défense acharnée de la part de l'Armée rouge et les difficultés occasionnées par le chassé-croisé des engins de la *8. Panzer* et de la *3. Infanterie-Division (Mot.)* qui utilisent pour partie les mêmes axes routiers.

Le 14 juillet 1941, la division à bout de souffle, elle compte désormais moins d'une centaine de chars opérationnels, atteint les bouches de la Mshaga où elle peine à s'établir, subissant de plein fouet de violentes contre-attaques menées par les unités de la 11e armée soviétique. Malmenée, dangereusement isolée et privée de ravitaillements, la *8. Panzer-Division* tente vainement de s'accrocher au terrain avant de recevoir un ordre de repli salvateur de la part d'Erich von Manstein. Le 18 juillet, la *8. Panzer-Division*, relevée par la *SS-Totenkopf Division*, n'est plus en pointe du *LVI. Armeekorps (mot.)*. Placée en réserve générale du *Panzergruppe 4*, elle ne repartira à l'assaut de Leningrad qu'à compter du 12 août 1941.



RIFIFI À CECINA

PAR BILL M. PENNINGTON

A bien des égards, l'attaque de la cité de Cecina est l'exemple même de l'opération mal planifiée. Trop sûr de lui, le commandement américain multipliera erreurs et approximations. Ces bévues coûteront très cher aux *Boys* de la « *Red Bull* » *Division* ainsi qu'aux tankistes du *752nd Tank Battalion* !

À l'aube du 29 juin 1944, au terme d'une progression difficile en direction de Livourne, en Toscane, les *GI's* de la *34th Infantry « Red Bull » Division* parviennent aux abords de la rivière Cecina. Derrière celle-ci, au cœur des vignes, des oliveraies et des vergers, s'étend une petite cité du même nom. La ville de Cecina en tant que telle n'est pas un objectif stratégique. Fondé à l'époque de la Rome Antique, il ne s'agit que d'un gros bourg chargé d'Histoire comme en témoignent ses nombreuses bâtisses datant de la Renaissance et de l'ère médiévale. Pourtant, Cecina s'avère être au cœur des préoccupations aussi bien alliées qu'allemandes. En réalité, l'intérêt des belligérants pour ce petit coin de Toscane s'explique par le fait qu'à proximité de la ville se situe un nœud routier de première importance. C'est en effet dans ce secteur que les routes nationales n°1 et n°68, pompeusement baptisées autostrades par le *Duce*, se croisent. En cela, la cité médiévale est un point de passage obligé pour qui voudrait atteindre Pise et surtout Livourne, la « cité idéale » des Médicis.

Le plan du général Charles Ryder pour s'emparer de Cecina est d'une simplicité déconcertante...

LES « COUAC » DU RENSEIGNEMENT US

Appliquant le vieil adage consistant « à battre le fer tant qu'il est encore chaud », le « patron » de la *34th Infantry Division*, le *Major General* Charles W. Ryder, organise dès la journée du 29 une offensive visant à s'emparer de Cecina dans les vingt-quatre heures à venir. Le plan américain est d'une simplicité déconcertante ! Les *GI's* et les Sherman du *752nd Tank Battalion* progresseront dans les gorges du Val di Cecina, traverseront la rivière, puis lanceront un assaut frontal sur la ville. A priori, selon les rapports des patrouilles envoyées en reconnaissance, le passage du cours d'eau ne devrait poser aucun problème ; mieux, il apparaît qu'il ne sera même pas nécessaire de mobiliser les éléments du génie divisionnaire. En effet, en cette période de l'année, la rivière Cecina est quasiment à sec. Reste une inconnue : quel dispositif les troupes allemandes ont-elles mis en place afin d'assurer la défense de la ville et de ses alentours ?

Ce cliché représentant les engins du *752nd Tank Battalion* est postérieur à l'action décrite dans nos colonnes puisqu'il a été pris à Bologne en avril 1945. On notera la grande diversité des machines utilisées par le bataillon. Le lecteur reconnaîtra des Sherman M4A3 armés d'un canon 76,2mm, des chars légers M5A1, un char de dépannage T2 ainsi que des chasseurs de chars M18 « Hellcat ». Au moins un M4A1 semble encore être en dotation.
(National Archives)

La réponse à cette question est fournie par un groupe de prisonniers appartenant à la *Luftwaffe*. Selon ces derniers, seule une poignée de compagnies de la *162. (Turk.) Infanterie-Division*, unité principalement composée d'*Osttruppen* recrutées en Azerbaïdjan, au Turkménistan ainsi qu'en Géorgie, assurerait la défense de Cecina. Pour les Américains de la « *Red Bull* », qui ont déjà eu à faire aux Caucasiens dans les semaines précédentes, la nouvelle est excellente, car cette division a une réputation des plus médiocres ; une réputation qui s'est vérifiée sur le terrain... Décidément, la chance semble être de la partie ! Néanmoins, l'on peut se demander quelle valeur attribuer aux

Faute de photographies aériennes, les Américains utilisent des cartes postales !

déclarations des captifs car, contrairement aux règles les plus élémentaires du Renseignement militaire, ces hommes ont tous été interrogés dans la même salle, en présence les uns des autres. Ils n'ont donc eu aucun mal à fournir les mêmes informations aux Américains qui ne se préoccuperont pas de les recouper. Mais il y a pire : contre toute logique, l'état-major de la « *Red Bull* » ne tient pas compte des déclarations d'un autre prisonnier. Il s'agit d'un déserteur italien. Membre d'une milice fasciste de la République de Salo, ce sous-officier indique qu'à quelques heures de route seulement de Cecina, il aurait aperçu une concentration d'engins blindés appartenant à une division de *SS* – Il s'agit en l'occurrence d'éléments appartenant à la *16. SS-Panzer-Grenadier-Division « Reichsführer–SS »*. La nouvelle aurait de quoi inquiéter ! Pourtant, elle sera passée sous silence lors des briefings réunissant les chefs de bataillons devant participer à l'assaut.

LE FIASCO DU 30 JUIN 1944

Pressé par le temps, persuadé de n'avoir à affronter que des troupes mal armées, qui plus est au moral affaibli, le général Ryder décide donc de passer à l'action dès le lendemain matin. L'opération est organisée en pleine nuit dans un climat d'improvisation totale ! Ne disposant pas de photographies aériennes, les chefs de bataillons travaillent à partir de carnets de cartes postales imprimés à la fin des années 30 ; les mêmes que ceux qui étaient vendus aux touristes au temps du fascisme triomphant ! Aucun plan de tir n'est préparé pour l'artillerie divisionnaire qui, d'ailleurs, signale que ses stocks de munitions sont dangereusement bas. Quant aux unités devant participer à l'assaut, elles ne sont prévenues que très tardivement, ce qui ne leur laisse que peu de temps pour vérifier leurs armes et se préparer à combattre. Paul Mathews, chef de char à bord d'un *Tank*

Destroyer M10 du *804th Tank Destroyer Battalion*, unité alors rattachée à la *34th Infantry Division*, se souvient de cette veillée d'armes : « *Au cours du mois de juin 1944, nous avions mené une série de combats difficiles contre les Allemands. Nous étions tous épuisés, les nerfs à fleur de peau. On rêvait de quelques jours de repos, loin du front, loin des obus, de la fumée et de la mort. A la place, on venait d'apprendre que nous allions monter au combat pour conquérir un gros village du nom de Cecina. L'opération devait débuter dès le lendemain matin, à l'aube ! Je devais participer à l'attaque avec quatre autres* TD *pour appuyer une compagnie d'infanterie. Le problème dans cette affaire, c'est que nous ne savions pas ce qui nous attendait là-bas. Le comble du comble était que nous n'avions ni cartes d'état-major ni photos aériennes représentant la zone que nous devions attaquer !* »

Dès les premières lueurs du 30 juin, fidèles à la devise de leur division, « *Attack ! Attack ! Attack !* », les hommes de la « *Red Bull* » s'élancent en direction de Cecina, appuyés par les Sherman du *752nd Tank Battalion*. Dans un premier temps, le succès semble sourire aux audacieux. Organisés en trois colonnes, les *GI's* progressent jusqu'aux abords immédiats de la rivière Cecina sans rencontrer la moindre résistance ; mieux, les vasteschamps de mines disposés par l'ennemi s'avèrent être des leurres ! Les défenseurs allemands auraient-ils décidé d'abandonner le secteur pour se replier vers le Nord ? Tout semble le démontrer. En fin de matinée, les troupes du *133rd Infantry Regiment*, couvertes par les Sherman M4A1 de la *Company A* du *752th*, s'engagent prudemment dans le lit de la rivière. Aucune réaction ennemie n'est enregistrée.

En fait, à Cecina, rien ne bouge, tout est silencieux. Les volets des maisons sont clos. Les civils semblent totalement avoir disparu. De prime abord, c'est une ville fantôme que les Américains s'apprêtent à investir… Un tankiste de la *Company A* se souvient de l'ambiance qui règne à ce moment précis du 30 juin 1944 : « *Les tanks avançaient en ligne, au ralenti. Chaque char était flanqué sur sa gauche et sur sa droite par des groupes de fantassins. Il y avait aussi des gars qui s'abritaient derrière nous. Ils courbaient le dos, rentrant leurs épaules dans le cou, comme pour se faire les plus petits possible. En arrivant près de la rivière, je me rappelle distinctement avoir pensé que cette affaire se déroulait bien trop simplement. Après un moment de flottement, on nous a ordonné de rester sur la rive sud afin de couvrir les fantassins qui traversaient, sans se mouiller les pieds ou presque, et qui allaient prendre position le long de la rive nord. Ensuite, nous avons traversé avec nos chars pour les rejoindre. Ce que je redoutais le plus, c'était d'avoir à faire à une pièce antichar camouflé au bout d'une ruelle sombre ou dans une maison ; on connaissait tous le fameux 88 mais je peux vous assurer qu'à quelques centaines de mètres de distance, un obus perforant de 75 suffisait largement à nous envoyer directement à la droite de Dieu ! Les vétérans parlent souvent d'une sorte de sixième sens lorsqu'ils sont au combat. A Cecina, j'ai ressenti quelque chose dans ce goût-là, juste avant que les « Boches » ne stoppent brutalement notre avancée. Ce petit coin de Toscane était trop calme pour être honnête… D'ailleurs, un détail m'avait frappé lorsque j'observais le bourg avec mes jumelles. Il n'y avait pas de drapeaux blancs accrochés aux rambardes des fenêtres. Souvent, les Italiens, pris au milieu des combats, disposaient des drapeaux blancs sur leurs maisons afin de nous faire comprendre qu'il n'y avait pas d'Allemands chez eux et qu'il n'était donc pas nécessaire de démolir leur habitation. Là, rien ! Cette ambiance me rappelait les Western avec John Wayne que j'allais voir au pays, avant la guerre, quand le héros arrive dans la grande rue pour le duel final et que le village est calme et désert. Le calme avant la tempête !* »

le général Ryder se rend à l'évidence : Cecina est solidement tenue par les Allemands

À treize heures, les M4A1 de la *Company A* commencent à manoeuvrer afin d'escalader la rive nord de la rivière. Une poignée de minutes plus tard, au moment où les chars débouchent face aux premières façades de la ville, un déluge de feu s'abat sur les troupes US. Aux rafales de MG-42 embusquées dans les habitations de Cecina se mêlent rapidement les obus de mortiers, ces derniers explosant au milieu des troupes américaines. Simultanément, deux Sherman se mettent à flamber, frappés à mort l'un et l'autre par des équipes antichars armées de *Panzerfaust*. Les *GI's* surpris à découvert se replient dans un désordre indescriptible. L'attaque tourne au fiasco sanglant. Pendant plus de deux heures, les hommes du *3rd Battalion* du *133rd Infantry Regiment*, pris sous le feu croisé des Allemands sont littéralement cloués au sol. Privés de toute possibilité de manœuvrer, blottis le long de la pente de la rive nord de la Cecina, ils enregistrent de très lourdes pertes du fait du pilonnage des mortiers ennemis. Il faudra l'intervention des 105mm du *175th Field Artillery Battalion* pour les dégager. Sur le flanc droit, le scénario est presque identique. Le *135th Infantry Regiment* bute non seulement lui aussi sur les nids de résistance ennemis, mais en plus, les Sherman du *752nd Tank Battalion* devant les appuyer sont pris à partie par des pièces d'artillerie de gros calibres. Les artilleurs les engagent en tirs tendus depuis les hauteurs avoisinantes. Plusieurs chars sont immobilisés, chenilles brisées. D'autres sont abandonnés par leurs équipages pris de panique. Compte tenu des circonstances, ces blindés ne seront récupérés qu'après la fin de la bataille.

Sur les coups des seize heures, après avoir envisagé un temps de jeter dans la bataille le *168th Infantry Regiment* jusqu'alors gardé en réserve, le *Major General* Ryder se rend à l'évidence : la cité de Cecina est solidement tenue par les Allemands et seul un assaut de plus vaste envergure permettra de s'en emparer en tournant les positions ennemies. L'opération est planifiée pour le lendemain même. En attendant, les *GI's* abandonnent la partie et décrochent, laissant sur le terrain des centaines de camarades morts et blessés ainsi que plusieurs blindés détruits ou endommagés.

De leur côté, force est de reconnaître que les Allemands ont parfaitement su organiser la défense de Cecina. Se sachant largement inférieurs en nombre à leurs assaillants, ils n'ont pas hésité à leur abandonner la rive sud de la rivière pour se concentrer sur la cité elle-même et ses alentours immédiats. Respectant une discipline de feu sans faille, exploitant parfaitement bien le terrain pour se camoufler, ils ont laissé les troupes américaines s'approcher jusqu'à l'orée de la cité avant de les

Page 38, en bas : Planté ! Ce M4A1 de la *Company C* du *752nd* (au premier plan) aidé par deux M18 du *701st Tank Destroyer Battalion* cherchent à désembourber le Sherman qui est au second plan. L'action se passe au cœur de la chaîne des Apennins, fin 1944. (National Archives)

engager. Ce sang-froid et ce professionnalisme seraient-ils le seul fait des Caucasiens de la *162. (Turk.) Infanterie-Division* ? Non ! Car ce que les stratèges de la « *Red Bull* » ignorent encore, y compris au soir du 30 juin, c'est que les troupes allemandes mobilisées pour défendre Cecina proviennent de trois unités différentes. Si le « gros du bataillon » est effectivement fourni par la *162. (Turk.) Infanterie-Division*, il est renforcé par des éléments de la *19. Luftwaffen-Feld-Division* et surtout encadré par les hommes du *SS-Panzer-Aufklärungs-Abteilung 16*, le bataillon d'éclairage de la division « *Reichsführer–SS* » ! Ce sont eux qui sont aux commandes et qui ont organisé le dispositif défensif de la ville. Ce que les officiers de renseignement américains ne savent pas non plus, c'est que les Allemands ont prévu de rameuter des réserves pour renforcer leurs troupes en prévision d'une nouvelle offensive alliée. Une centaine de *Grenadiere* du *SS-Panzergrenadier-Regiment 35* ainsi que des canons d'assaut sont attendus pour l'après-midi du 1er juillet. En prime, il est aussi prévu que plusieurs Tiger de la *2. Kompanie* du *schwere Panzer-Abteilung 504* soient engagés dans ce secteur ! Pour les *Boys* de la « *Red Bull* » et les tankistes du *752nd Tank Battalion*, la partie s'annonce pour le moins serrée !

Pour les troupes US, ce qui semblait être une aubaine s'avère être un piège terrifiant !

« *ATTACK ! ATTACK ! ATTACK !* »

Pour en finir avec Cecina, le général Ryder planifie de faire attaquer le *135th Infantry Regiment*, renforcé par les Sherman de la *Company A* par l'est avec pour objectif le carrefour des nationales n°1 et n°68. De son côté, le *133rd Infantry Regiment* opérera à l'ouest, dans les lagunes qui bordent la côte méditerranéenne, en jouissant de l'appui des chars de la *Company B* du *752nd Tank Battalion*. Après avoir suffisamment avancé pour dépasser le gros des défenses allemandes, ces éléments devront se rabattre vers la ville afin de l'investir. Dans le but de fixer l'ennemi et de l'empêcher d'expédier des renforts sur les flancs de son dispositif défensif, il est prévu qu'un cordon d'infanterie appuyé par les canons du *151st Field Artillery Battalion* soit déployé devant la cité, sur la rive sud de la rivière. L'assaut doit se dérouler sur un front d'une largeur totale de vingt kilomètres.

Pour le *135th Infantry Regiment*, la bataille débute en milieu de matinée. Malgré un terrain peu propice à l'offensive, une succession de gorges et de vallons, les *GI's* progressent rapidement. Rejointe par les blindés de la *Company A*, l'infanterie américaine pousse en direction du carrefour constitué par la jonction des routes n°1 et n°68. A quatorze heures, la résistance allemande commence à montrer de sérieux signes de faiblesse. Plusieurs groupes de *Grenadiere* décrochent, ouvrant ainsi la voie aux Sherman qui s'engouffrent à toute vitesse en direction du carrefour routier. Malheureusement pour ces derniers, il apparaît bien vite que ce qui semblait être une aubaine n'est en fait qu'un stratagème très élaboré ; en se repliant, l'infanterie allemande a volontairement ouvert un axe de pénétration dans lequel les chars américains se sont précipités... Parvenus à moins de deux cents mètres des routes n°1 et n°68, les engins de la *Company A* sont pris à partie par une batterie antichars habilement camouflée

Les Tiger du *schwere Panzer-Abteilung 504* passeront une grande partie de la guerre à combattre en Italie. Sur cette photo inédite, l'on assiste au passage d'un convoi ferroviaire dans une petite gare d'Italie du nord. Le *Panzer* du *Leutnant* Keitel appartenait à la *2. Kompanie* du *s.Pz.Abt 504*.
(Coll. Jürgen Wilhelm)

dans les ruines d'une vieille fabrique. Cinq Sherman sont immédiatement mis en flammes. Quatre autres engins sont immobilisés dans les minutes qui suivent. Pour le *752nd Tank Battalion*, le 1er juillet 1944 entrera dans l'Histoire comme étant le jour où l'unité enregistrera ses plus importantes pertes en vingt-quatre heures – À elle seule, la *Company A* perdra onze de ses dix-sept Sherman ! En attendant, comme la veille, les troupes US sont stoppées net dans leur progression.

Si, sur le flanc droit, la situation n'est guère brillante, les choses se présentent nettement mieux dans le secteur du *133rd Infantry Regiment*. C'est dans cette zone que sont concentrés les Caucasiens de la 162. *(Turk.) Infanterie-Division*. Parties à huit heures, les vagues d'assaut US mêlant infanterie et blindés atteignent leurs objectifs dans l'après-midi, faisant au passage de nombreux prisonniers. Comme prévu, les *Boys*, obliquent plein est, se rabattant sur la ville. Après quelques accrochages, Cecina change de mains. La majeure partie de la cité étant sous contrôle américain, plusieurs unités sont envoyées épauler le *135th Infantry Regiment* dont les hommes continuent de piétiner. Seuls l'équivalent d'un bataillon et les cinq M4A1 du *3rd Platoon* de la *Company B* commandés par le *Lieutenant* Edwin Cox restent en couverture afin de défendre la ville. Il s'agit là d'une mesure de sécurité dans le cas, plus qu'improbable, où les Allemands tenteraient de mener une contre-attaque. Aux environs de vingt heures, le *135th Infantry Regiment* annonce par radio que le carrefour des routes n°1 et n°68 vient enfin d'être conquis, ouvrant ainsi la voie vers Livourne et Pise. La bataille de Cecina s'achèverait-elle sur une victoire américaine ? Rien n'est moins sûr…

Le Sherman de *Lieutenant* Cox et le Tiger du *Leutnant* Keitel se retrouvent nez à nez

DUEL DE CHARS À CECINA

Tandis qu'en début de soirée les dernières rafales de mitrailleuses se font entendre à quelques centaines de mètres de la lisière nord de la ville, un observateur d'artillerie américain repère ce qui semble être une colonne motorisée ennemie faisant mouvement vers Cecina. L'information est bientôt confirmée par d'autres unités. A vingt-et-une heures, les tankistes du *3rd Platoon* sont informés par radio qu'une contre-offensive allemande est en train de se développer près de Cecina. L'information en tant que telle a déjà de quoi surprendre et inquiéter ! Mais que dire du fait que selon l'état-major de la division, les forces ennemies, comptant plus de trois cents *Grenadiere SS*, seraient conduites au feu par cinq à dix Tiger et plusieurs canons d'assaut ! En réalité, l'évaluation des forces allemandes par les bras droits du général Ryder est très exagérée puisque seuls deux Tiger appartenant à la *2./s.Pz.Abt. 504*, un *StuG III* et une cinquantaine d'hommes du *SS-Panzergrenadier-Regiment 35* participent à cette tentative de reconquête de la cité italienne. Pour les équipages des Sherman du *3rd Platoon*, une seule chose est certaine, ils seront les seuls à pouvoir être engagés rapidement pour tenter de stopper les troupes ennemies. D'ailleurs, les ordres reçus à ce sujet sont sans équivoque ! Cecina ne doit pas changer de mains !

Alors que le soleil disparaît à l'horizon et qu'une lune presque pleine se lève, les Allemands poursuivent leur avance. Le *Kampfgruppe*, mené par le Tiger n°221 du *Leutnant* Keitel, fait son entrée dans la ville par le nord. Derrière les blindés, les *SS* avancent en deux colonnes, grenadant la moindre maison pouvant éventuellement abriter des soldats alliés. C'est peine perdue, car épuisée par les combats de la journée, l'infanterie US se replie sous la pression ennemie, évitant ainsi le moindre engagement. Au cœur de Cecina, les Sherman du *Lieutenant* Cox commencent à leur tour à se mouvoir. Péniblement et à faible vitesse pour éviter de soulever des nuages de poussière qui pourraient les trahir, les blindés se frayent un chemin dans les gravas des maisons détruites par les combats.

A vingt-et-une trente, le groupe de combat allemand s'engage dans une longue rue en pente devant le conduire jusqu'à la grande place située aux pieds la vieille forteresse médiévale de Cecina. La *Plaza* est rapidement atteinte. De là, les assaillants poursuivent leur progression en direction du sud-ouest de la ville. Le Tiger n°221 est désormais précédé d'un groupe de *Grenadiere* lui servant de guides. Pendant ce temps, les cinq chars de Cox ont pris position, séparément, le long des axes de pénétration supposés de l'ennemi ; chaque blindé est embusqué de manière à ce qu'il puisse surprendre les Allemands au détour d'une courbe tout en pouvant reculer pour se mettre à l'abri en cas d'urgence. A bord de leur M4A1 n°11, Cox et son équipage sont eux-mêmes en train de manœuvrer lorsqu'à l'angle d'une grande rue, à soixante mètres sur leur droite, ils aperçoivent un *SS* débouler en courant. L'homme est immédiatement abattu d'une rafale de mitrailleuse tirée depuis le blindé. Cependant, au moment même où il s'effondre, à quelques dizaines de centimètres derrière lui, apparaît l'effrayant frein de bouche du Tiger du *Leutnant* Keitel ! Les deux blindés se retrouvent nez à nez ! Ils ouvrent le feu simultanément l'un sur l'autre. Si le perforant du Sherman trouve sa cible, il ne fait que rebondir sur la cuirasse du *Panzer*, provoquant comme unique dégât la perte d'une plaque de *Zimmerit* ! Quant au 88, il frappe le sol, à la gauche du M4A1, avec une telle puissance que dans son compte-rendu le *Lieutenant* Cox notera que son engin fut littéralement arraché de terre par le souffle ! Profitant de la poussière soulevée par ce bref combat, Cox ordonne à son pilote de faire marche arrière au plus vite afin de se soustraire aux tirs du blindé lourd. Le Sherman n°11 trouve refuge dans un verger attenant à une villa. Depuis cette position, l'Américain conserve un bon angle de tir pour sa pièce de 75mm au cas où le Tiger déciderait de poursuivre sa route initiale. Au fil des minutes qui passent, l'angoisse devient presque palpable à bord du char américain. Chacun garde ses yeux rivés sur l'allée où le Tiger a été repéré et d'où, normalement, il devrait déboucher. Pourtant rien ne vient…

En fait, le blindé du *Leutnant* Keitel est encore arrêté, à l'endroit même où il a été engagé par le Sherman de Cox. L'Allemand, qui a signalé par radio l'accrochage à ses supérieurs, attend de nouvelles consignes pour reprendre sa progression. C'est le bombardement par l'artillerie américain de la zone dans laquelle

il stationne qui le conduit à se remettre en route selon les directives qu'il avait initialement reçues. Le *Panzer* redémarre, mais il est privé de l'appui de « ses yeux », les *Grenadiere* qui l'escortaient. Entre-temps, ces derniers se sont mis à l'abri pour éviter d'être touchés par les obus ennemis. Peu avant vingt-deux heures, le Tiger n°221 se présente perpendiculairement, à moins de trente mètres du canon de 75 du M4A1 n°11. Tapi dans l'obscurité de son havre de paix, le char US n'est pas détecté par l'équipage allemand. Au moment où le *Panzer* offre la totalité de son flanc à ses adversaires, le canonnier du *Lieutenant* Cox lui expédie un 75 perforant dans le compartiment moteur. Le Tiger est immédiatement stoppé dans son élan. Un second obus, cette fois-ci dans le train de roulement, achève de désemparer la bête. Immédiatement ou presque, le carburant du blindé lourd allemand s'enflamme. L'équipage du *Leutnant* Keitel évacue en catastrophe sous le feu de la mitrailleuse coaxiale du Sherman. Sur les cinq tankistes allemands, quatre sont blessés dont deux sérieusement ; ces hommes parviendront à rejoindre leurs lignes. Une série d'explosions internes secoue la carcasse du Tiger, déformant les plaques de blindage constituant le toit de la caisse. A ce sujet, il est intéressant de noter que le *Leutnant* Keitel, dans son rapport de combat, indiquera que les dommages causés à la superstructure de son char furent le fruit des charges de démolition qu'il fit actionner avant de l'évacuer et non le résultat de l'incendie provoqué par le premier obus américain.

Une série d'explosions secoue la carcasse du Tiger !

En attendant, le Tiger n°221 mis hors de combat, le *Kampfgruppe* allemand décroche et évacue la cité. Le duel entre Keitel et Cox marque ainsi la fin de la bataille de Cecina. Quelques combats très sporadiques auront lieu le lendemain matin dans les alentours de la ville, aboutissant à la prise des bourgs de Riparbella et Rosignano par les troupes US. A la lumière de ce récit, l'on peut tout de même se demander quels étaient les mobiles des Allemands. Espéraient-ils réellement reconquérir Cecina avec une cinquantaine de *Grenadiere* et trois blindés face à une division d'infanterie ? S'agissait-il là d'un dernier baroud d'honneur ou bien d'un combat retardateur dans le cas où les Américains auraient envisagé de poursuivre leur avance de nuit ? Soixante ans après les faits, le mystère reste entier !

Pour son action, le *Lieutenant* Edwin Cox se verra décerner une « barrette » pour sa *Silver Star*. Sa citation précisera que : « *dans la nuit du 1er au 2 juillet, son équipage et lui ont détruit deux Tiger et tués plus de cinquante fantassins ennemis...* ». C'est aussi ce qui sera communiqué à la presse américaine si friande de héros. Les correspondants de guerre ne manqueront pas de faire leurs choux gras de cette histoire. Ou l'art et la manière de camoufler une opération mal montée en mettant entre les mains des propagandistes un acte de bravoure individuel !

Ce *GI* de la *34th Infantry Division, 133rd Infantry Regiment*, inspecte l'impact produit sur le Tiger de Keitel par le premier obus de 75 tiré depuis le Sherman de Cox. Cette photo apporte la preuve irréfutable que le char allemand a flambé comme une torche. (National Archives)

On a perdu le *752nd* !

Initialement formé en janvier 1941 en tant que *72nd (Medium) Tank Battalion*, le *752nd Tank Battalion* voit officiellement le jour à Fort Knox, Kentucky, le 12 mai 1941. En avril 1942, les équipages et les chars M3 de l'unité sont envoyés au *Desert Training Center*, en plein désert Mojave (Californie), afin de s'entraîner aux combats en zone aride. Le programme a été mis au point par le général George S. Patton. C'est lui qui supervise l'apprentissage des tankistes du *752nd*. La formation dispensée par Patton est à la hauteur de sa réputation de meneur d'hommes… Au sujet du *752nd*, « *le Vieux* » *écrira plus tard : « En quelques mois de sueur et de larmes, ces gars-là étaient devenus ce dont l'Armée américaine avait le plus besoin à ce moment-là : des tueurs ! »*

Affecté à la *1st US Army*, le *752nd Tank Battalion* quitte les Etats-Unis en août 1942 pour rejoindre le camp de Tidworth en Grande-Bretagne via Liverpool. Sur place, les tankistes américains reprennent leur entraînement, multipliant les manœuvres dans la campagne anglaise. Le 17 janvier 1943, on retrouve l'unité en Afrique du Nord, en Algérie, près d'Oran. Se produit alors une incroyable erreur administrative au sein du *War Department* ! Bien que le *752nd Tank Battalion* soit l'une des unités blindées américaines parmi les mieux formées, il ne participera pas à la campagne de Tunisie, une faute typographique dans un ordre rédigé à Washington l'ayant « reclassé » en *Armored Replacement Battalion*. L'engrenage bureaucratique est lancé et plus rien ne l'arrêtera ! Même les interventions du général Patton resteront lettres mortes. Mieux, redésigné *2642nd* en mars 1943, le *752nd* disparaît littéralement de listes d'unités de l'*US Army* ! Le *2642nd Armored Replacement Battalion* est dans un premier temps envoyé au Maroc avant de rejoindre la Tunisie où, semaine après semaine, engins et personnels sont appelés pour combler les pertes particulièrement lourdes subies par la *1st Armored Division*. Le bataillon se « disloque » littéralement. Toute forme de cohésion entre les hommes disparaît. Il faut attendre la mi-septembre 1943 pour que le *War Department* reconnaisse son erreur et ne la corrige ! Certes, le *752nd* renaît en octobre, mais il n'est plus opérationnel.

Arrivé en Italie, près de Naples, le 12 janvier 1944, le *752nd Tank Battalion* est réorganisé en conformité avec la nouvelle *Table of Organization & Equipment* de l'Armée américaine. Aux trois compagnies de M4 et M4A1 entre-temps perçus est ajoutée une *Company D* constituée de dix-sept chars légers M5 - En mars 1945, cette compagnie sera ponctuellement rééquipée avec des M24 Chaffee avant de retrouver quelques semaines plus tard des M5A1. Parallèlement, les nouvelles recrues affluent. C'est le 27 mai 1944 que, près d'Anzio, l'unité connaît enfin son baptême du feu. À compter de cette date, hormis pour de courtes périodes de repos, les tankistes US seront systématiquement engagés au front. Après la libération de Rome en juin, opération durant laquelle trois M4A1 sont détruits, l'unité qui est rattachée à la *34th Infantry Division* est envoyée en Toscane où elle livre de très durs combats pour la conquête de Cecina puis celle de Rosignano. Suivent les batailles pour Livourne et Pise.

Piétinant dans la chaîne des Apennins, subissant des conditions climatiques plus que difficiles pendant l'hiver 1944-45, les hommes du *752nd Tank Battalion* ne repartent au combat qu'en avril 1945. L'unité a entre-temps perçu des M4A3 armés d'un canon de 76mm pour remplacer ses vieux M4 et M4A1 à bout de souffle. Le 21, les chars US font leur entrée dans Bologne, appuyant les *Boys* de la *34th Infantry Division*. Sans attendre, les blindés sont lancés sur les talons d'une *Wehrmacht* qui, retraitant plein nord, reste combative. Les chars US parcourent en moyenne une cinquantaine de kilomètres par jour. Le 25 avril, Vérone tombe entre les mains du *752nd*. Le 2 mai 1945, conformément à un accord secret passé entre les Alliés et les troupes allemandes, les combats cessent en Italie.

Le 19 septembre 1945, le bataillon reçoit la *Presidential Unit Citation* pour les opérations qu'il a menées du 22 avril au 2 mai 1945. De mai 1944 à avril 1945, l'unité aura perdu cinquante-sept blindés. Affecté aux troupes d'occupation, le *752nd Tank Battalion* reste stationné dans la « botte » jusqu'en août 1947. Rapatrié aux USA, il est officiellement dissout en janvier 1949.

PANZER-BERGEGERÄT BERGEPANTHER

Jean-Philippe Mavournel

Avec l'arrivée au front des Tiger à la fin 1942 puis des Panther à la mi-1943, l'Armée allemande est confrontée à un nouveau besoin : celui de disposer d'un char de dépannage puissant et bien équipé. Il apparaît en effet que les solutions mises en œuvre par les unités sur le terrain, notamment au sein des *schwere Panzer-Abteilung* équipés de Tiger, sont peu satisfaisantes.

Les chars lourds, en panne ou bien embourbés sont soit pris en remorque par deux, trois, voire quatre semi-chenillés *Sd.Kfz 9* de 18 tonnes, soit par un autre Tiger. Cette dernière pratique, pourtant interdite par les règlements militaires, est très répandue même si elle provoque presque systématiquement des ennuis sur l'engin « tracteur ».

Dans un rapport daté du second semestre 1943, les services du *Generalinspekteur der Panzertruppen* évalueront en moyenne à 16% le nombre de Tiger momentanément indisponibles pour casse mécanique suite au dépannage d'un autre char ! On le comprendrait à moins, il y a urgence pour les Allemands à pouvoir compter sur une machine adaptée.

C'est le 29 mars 1943, en prévision de l'offensive d'été en Union Soviétique à laquelle les premiers Panther doivent prendre part, qu'il est décidé de produire une version de dépannage ayant pour base le châssis du *Panzer V*. Désignée *Panzer-Bergegerät*, elle est mieux connue sous son appellation de Bergepanther. Mue par un V-12 Maybach HL230 P30 développant 700cv à 3 000 t/mn, la machine qui pèse 43 tonnes atteint une vitesse maximale sur route de 46 km/h et de 15 km/h en tous terrains. Le rayon d'action théorique est de 320 kilomètres sur route. Comme tous les chars allemands, le blindé est équipé d'une radio, en l'occurrence le poste FuG5. L'équipage est généralement composé de cinq hommes : un chef de char, un pilote et trois mécaniciens. Il est prévu que les Bergepanther soient affectés à raison de deux à quatre unités au sein des *bergezug* des *schwere Panzer-Abteilung* et des *Panzer-Abteilung* équipés de Panther.

Les douze premiers exemplaires du Bergepanther sont produits de manière presque artisanale en juin 1943 par la firme MAN. Il ne s'agit ni plus ni moins que de Panther *Ausf. D* détourellés et modifiés pour être équipés de câbles et de petits treuils. Ces machines rejoindront progressivement le front à partir de juillet

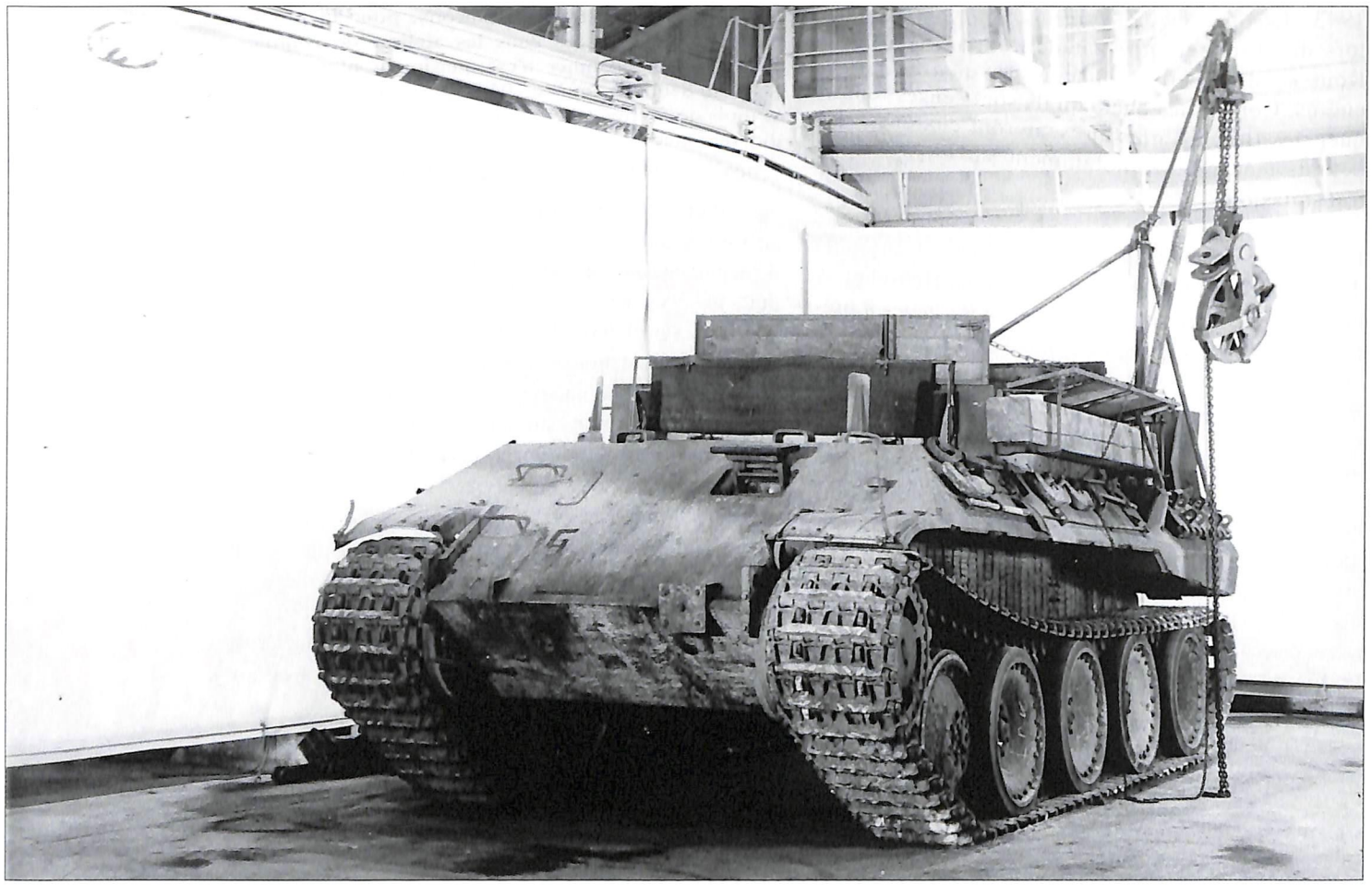
1943. Les *51.* et *52. Panzer-Abteilung* engagés lors de l'opération « Zitadelle », la bataille de Koursk, disposeront chacun de quatre de ces engins. Comme les chars qu'ils sont sensés remorquer, les Bergepanther présenteront eux aussi des défauts mécaniques, notamment sur le plan de la transmission.

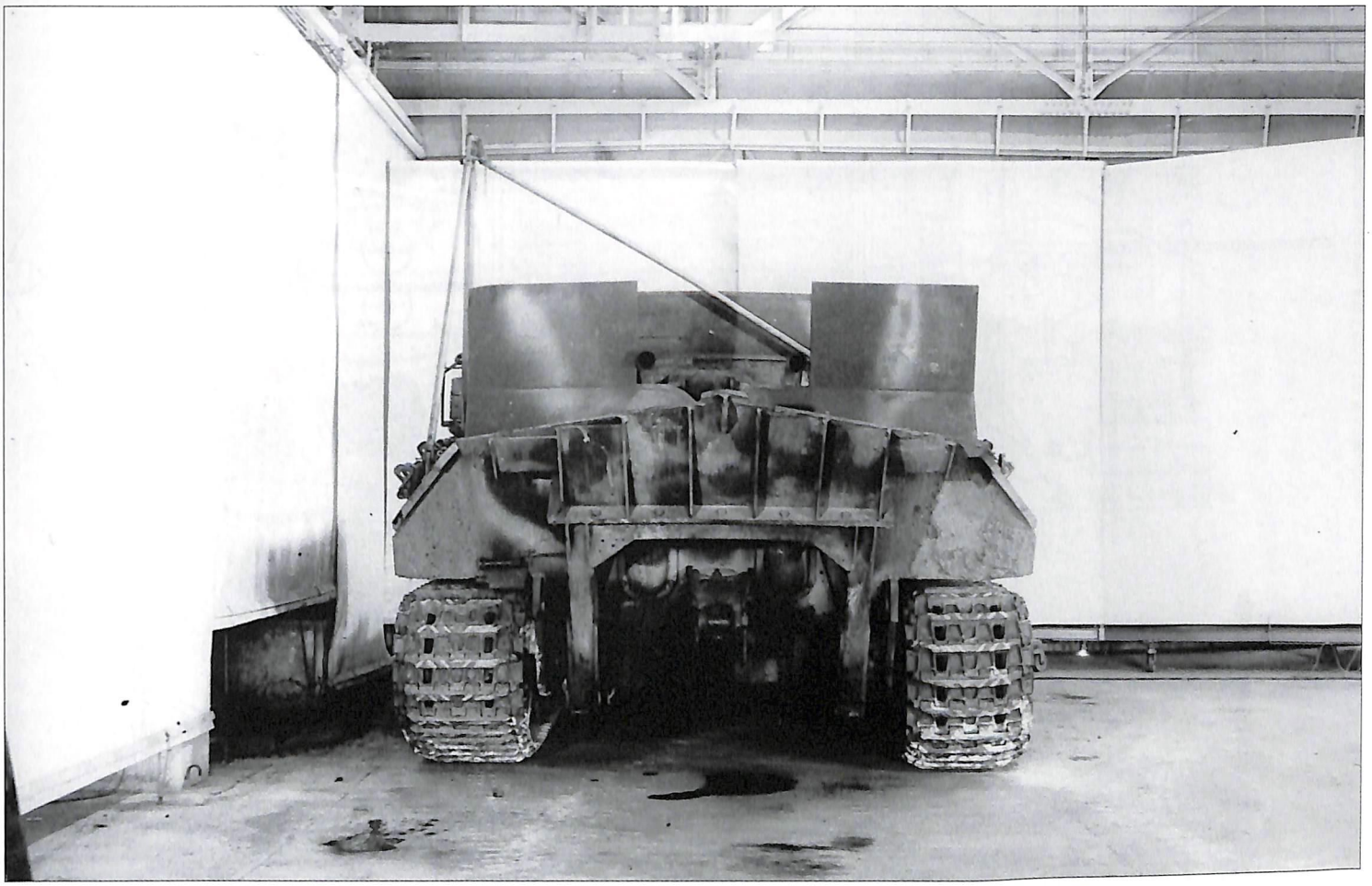
La production en série débute réellement au cours du mois de juillet 1943, sous l'égide de Henschel. A l'inverse des douze premiers *Panzer-Bergegerät* préparés par MAN, qui comme nous l'avons vu n'étaient que des Panther privés de leur tourelle, les nouveaux Bergepanther jouissent d'un équipement de dépannage très complet qui a été spécifiquement mis au point et produit par la firme Raupach. Chaque blindé est ainsi livré avec un treuil d'une capacité de plus de quarante tonnes dont le câble d'acier mesure 150 mètres. Une grue amovible pouvant soulever des éléments pesant plus d'une tonne et demie est aussi disponible. En prime, les engins sont équipés, à l'arrière, d'un soc afin de leur permettre de s'ancrer dans le sol avant de tirer une charge particulièrement lourde. La protection de l'équipage a aussi été revue. Ce dernier bénéficie désormais d'une casemate aux parois mobiles pouvant faire office de plans de travail. Une bâche protégeant hommes et matériel en cas de pluie a été prévue. Au total, soixante-dix Bergepanther sortent des chaînes de montage de la société Henschel, les derniers exemplaires étant produits en novembre ; c'est en effet à cette époque que la firme cesse de produire le Panther *Ausf D*.

Hormis quelques transformations, pour la plupart d'entre-elles réalisées dans les ateliers de Daimler-Benz, le Bergepanther n'est quasiment plus produit jusqu'au début de l'année 1944. Il faut en effet attendre le mois de février 1944 pour que l'assemblage de l'engin reprenne chez Demag. À noter qu'à compter de cette date, Demag ne produira plus de Panther afin de consacrer sa ligne de montage de Düsseldorf-Benrath au Bergepanther exclusivement. Cent cinquante chars de dépannage sur châssis de *Panzer V Ausf. A* sont produits jusqu'en septembre, puis, d'octobre à mars 1945, cent sept sur châssis de *Ausf G*. Les premiers *Ausf. A* sont armés du canon 2cm KwK38 L/55 qui est finalement remplacé par une ou deux MG-34 ou MG-42. On retrouvera ces engins au sein des unités équipées de blindés lourds y compris certains *Panzer-Jäger-Abteilung* (à compter de janvier 1944). Parallèlement, en mars 1944, sur ordre direct du *Führer*, un programme de reconditionnement sera mis en place afin de construire des Bergepanther neufs à partir d'épaves de *Panzer V*. Cette opération doit se dérouler au sein de petits ateliers éparpillés sur tout le territoire du *Reich*. Pour ambitieux que fut ce projet, il n'aboutira en six mois qu'à la production de huit blindés…

Produit à plus de 330 exemplaires, le Bergepanther se révélera être un engin réussi qui remplira parfaitement bien son office de char de dépannage et de récupération. Compte tenu de ses qualités, sa carrière ne s'arrêtera pas à la fin de la Seconde Guerre mondiale puisqu'il sera notamment utilisé par l'Armée française jusqu'au milieu des années 50.

Scène classique que ce Tiger tombé en panne et tracté par un trio de semi-chenillés Sd.Kfz 9. Ce Panzer VI appartient à la « Leibstandarte».
Coll Y Kadari.

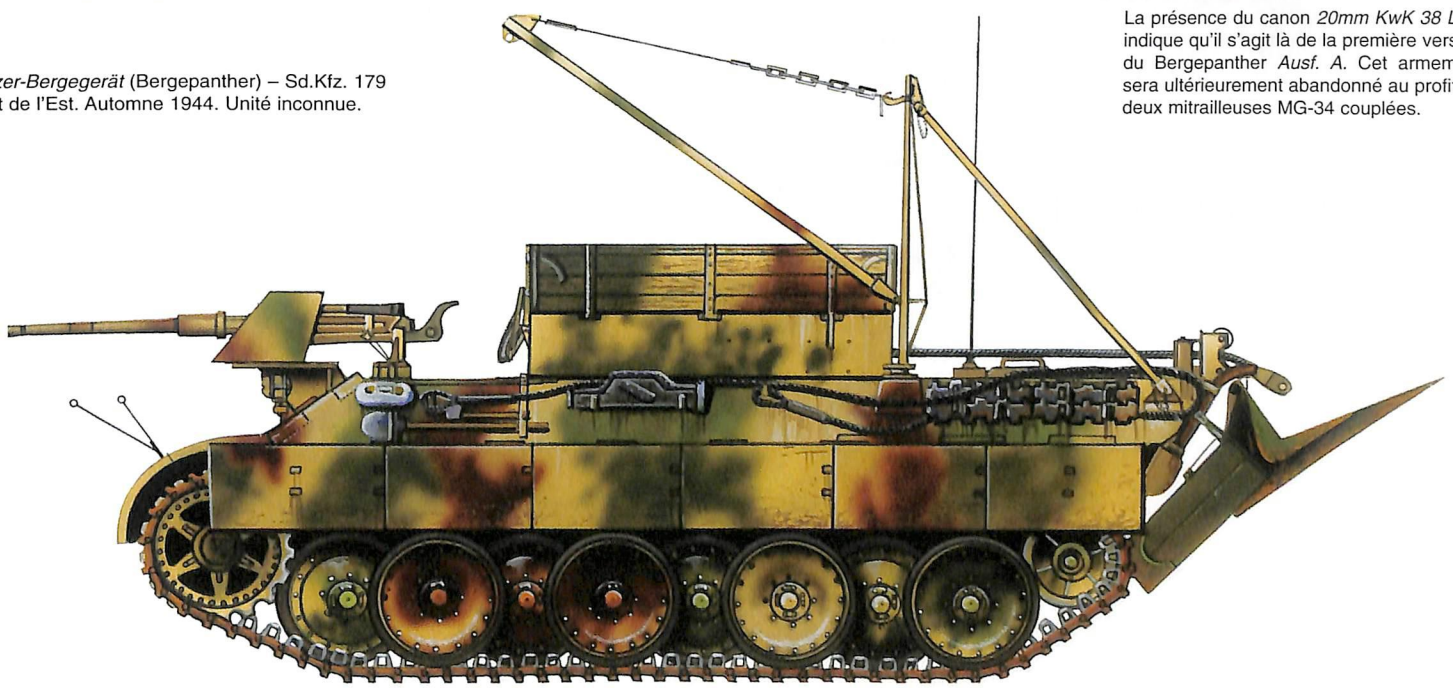




Ce Panzer-Bergegerät capturé intact par les troupes britanniques a été photographié dans les hangars de la School of Tank Technology. Sur ces trois clichés, l'engin est présenté avec sa grue amovible déployée. School of Tank Technology.

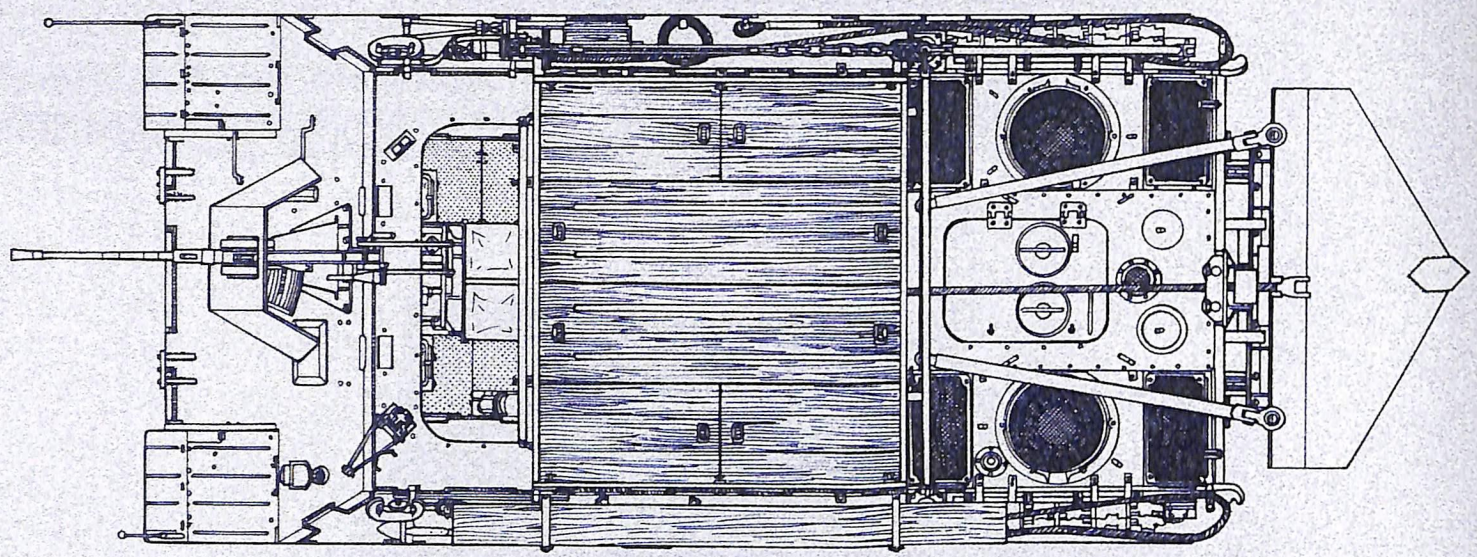
Panzer-Bergegerät (Bergepanther) – Sd.Kfz. 179
Front de l'Est. Automne 1944. Unité inconnue.

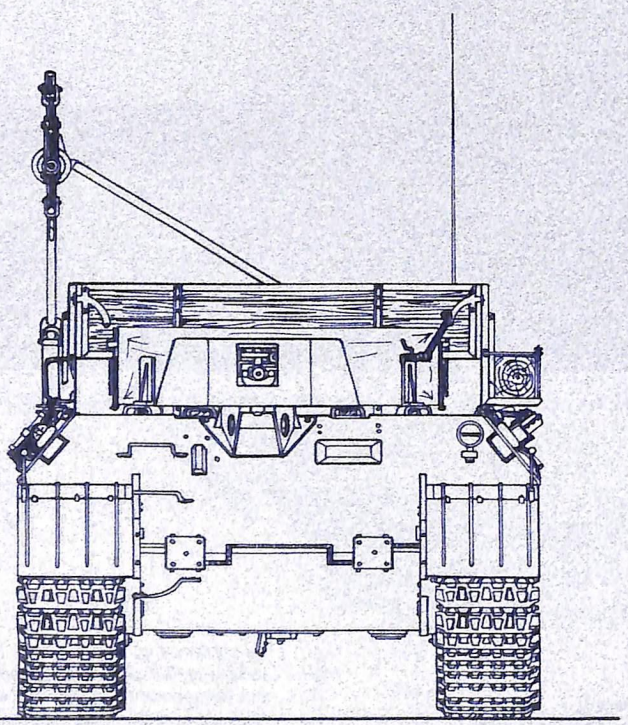
La présence du canon *20mm KwK 38 L/55* indique qu'il s'agit là de la première version du Bergepanther *Ausf. A*. Cet armement sera ultérieurement abandonné au profit de deux mitrailleuses MG-34 couplées.

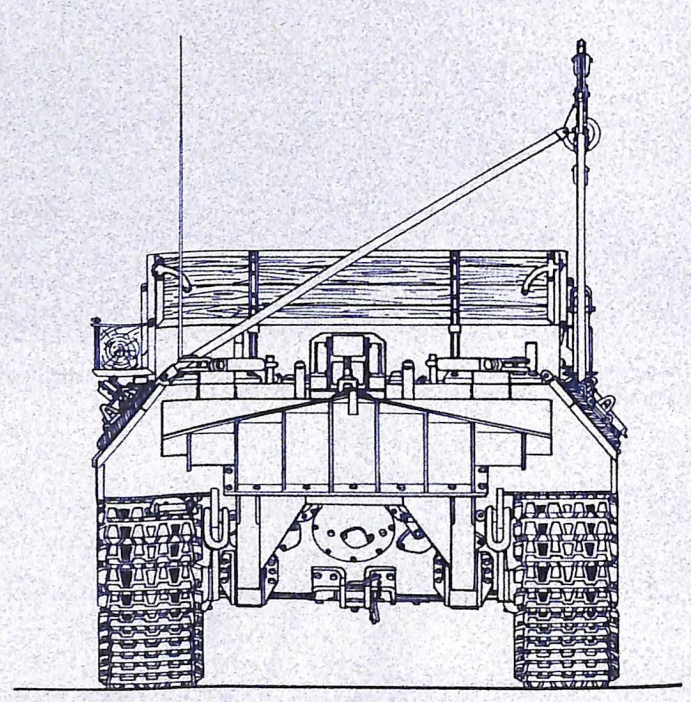


© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2004

Ce plan est au 1/48.
Pour obtenir du 1/72 il convient de le photocopier à 64%
Pour obtenir du 1/35 il convient de le photocopier à 137%

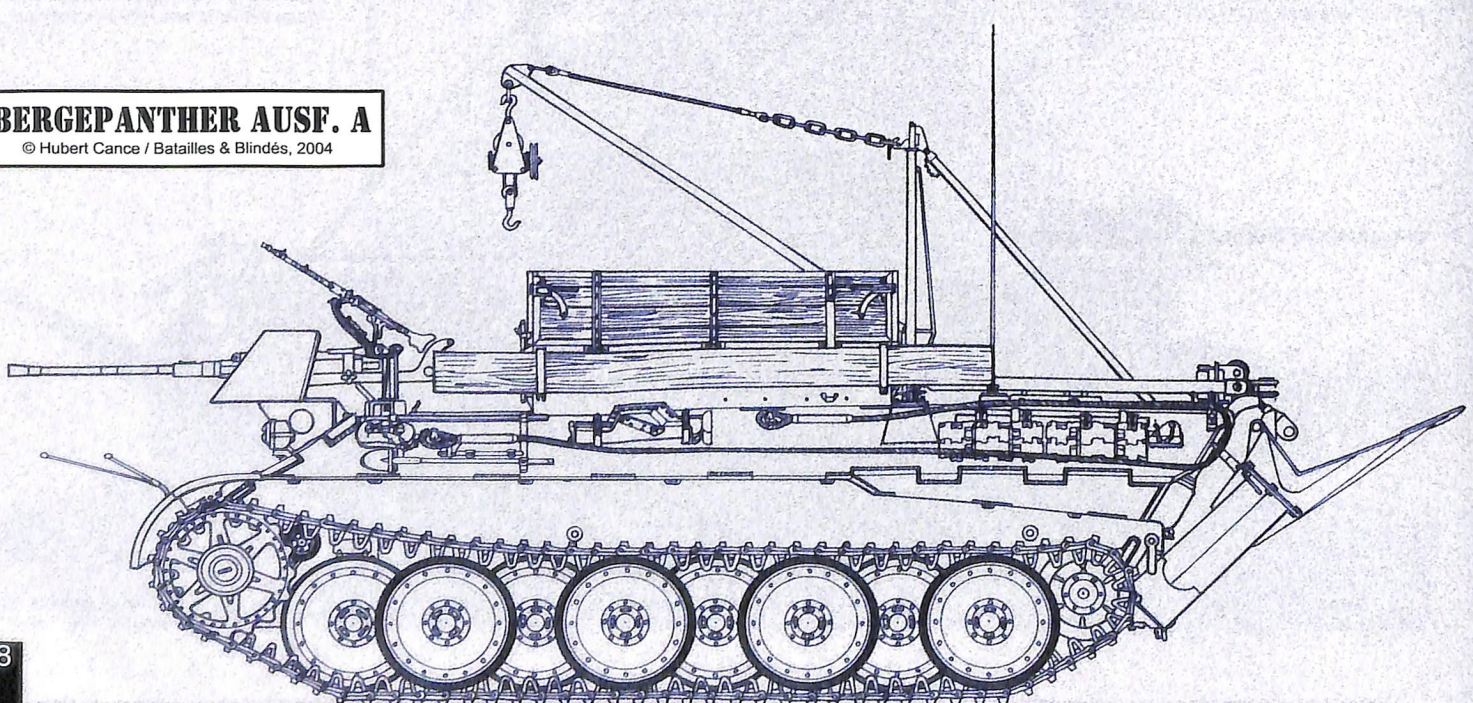






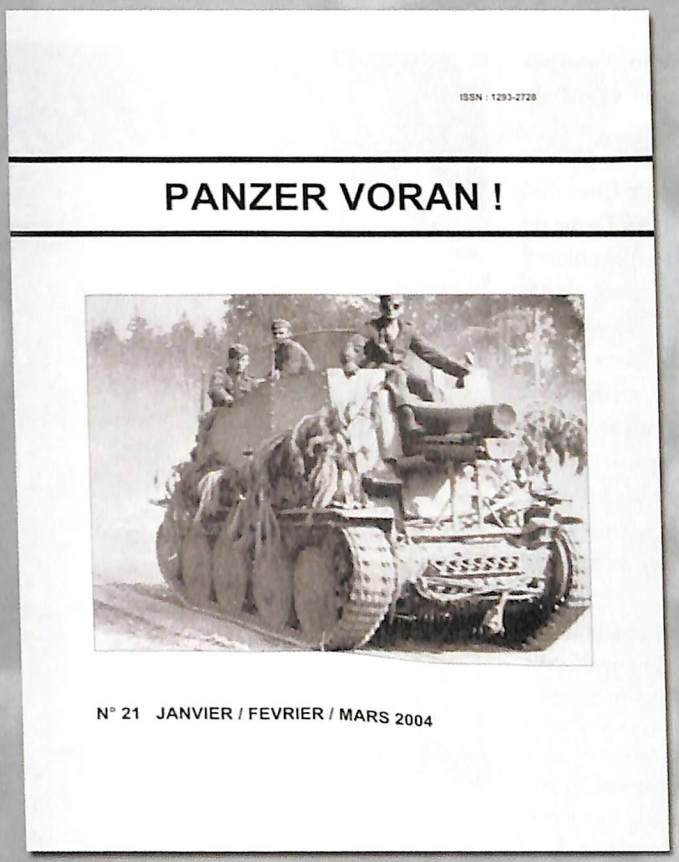
BERGEPANTHER AUSF. A

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2004



En tant que passionné d'histoire militaire, je ne peux que vous conseiller la lecture de Panzer Voran ! Trimestre après trimestre, Alain Verwicht, créateur et auteur principal de cette revue, étudie minutieusement les archives de l'Armée allemande dont il nous présente les unités et les armements avec un luxe de détails ! Autre très bon point, l'iconographie, souvent superbe, parfois inédite mais toujours très bien légendée !

Yannis Kadari – Rédacteur en chef de Batailles & Blindés



ISSN : 1293-2728

Au sommaire du n°21 de Panzer Voran !

Etude des unités de l'Oberbefehlshaber West, juin-décembre 1944 :
la 265. Infanterie-Division
Le 8 cm schwerer Granatwerfer 34 auf Panzerspähwagen AMR (f.)
Opération "Zitadelle" : l'Armee-Abtilung Kempf
La 39. Infanterie-Division
La 161. Infanterie-Division
La 282. Infanterie-Division
La Sturm-Division "Rhodos" :
la Panzer-Aufklärungs-Abteilung 999
La Camionetta SPA-VIBERTI A.S. 42 "Sahariana"
La 2. Division d'Infanterie "Littorio"
La 3. Division d'Infanterie "San Marco"
Le Fregattenkapitän Fritz Frauenheim

Panzer Voran !
Monsieur Alain Verwicht
132, route de Bonnut
F-64300 Saint-Boes

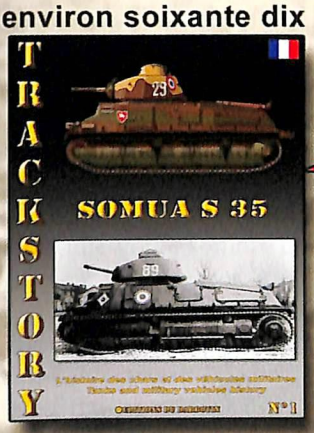
Téléphone / Télécopie
05 59 67 95 70

TRACKSTORY

UNE COLLECTION UNIQUE DE MONOGRAPHIES

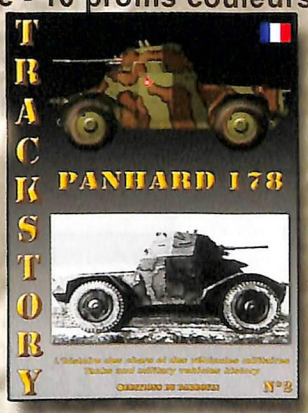
Format 17,5 cm X 24,5 cm - Couverture pellicullée - Dos carré cousu collé - 48 pages dont 8 en couleurs environ soixante dix photos d'archives et de détails Plans au 1/35ème et au 1/72ème - 10 profils couleurs

Edition bilingue Français / Anglais



14,50 €*

Nouveau !
Parution juin 2004
L'AMD 35
Panhard 178



Dans chaque numéro retrouvez l'histoire complète et détaillée d'un véhicule. De sa conception aux opérations en France et sous d'autres couleurs, les différentes versions, les marquages et camouflages, etc.

Bon à renvoyer à :

Editions du Barbotin
1, rue Amiral COURBET
33490 Saint Macaire - France
Email : ed-barbotin@wanadoo.fr
http://perso.wanadoo.fr/minitracks
Téléphone : (33) 05-56-76-80-92

Bon de commande

Trackstory n°1 - SOMUA S35 .... exemplaires à 14,50 € + frais de port - Total

Trackstory n° 2 - PANHARD 178 .... exemplaires à 14,50 € + frais de port - Total
(Panhard 178 : sortie en juin 2004)

*** Frais de port 3,00 € pour la France, CEE 4,00 € pour chaque numéro commandé (others countries, please contact us).**

Nom : Prénom :
n°, rue :
Code Postal : Ville : Pays :
Email : Téléphone :
Je joins mon règlement / Payment by :
Chèque bancaire Chèque postal VISA Eurocard Mastercard
Numéro de carte :
Expire le : Nom du porteur :
Date et signature :

UN « TAXI » NOMMÉ LA MARNE

Vingt-quatre août 1944, la progression des sous-groupements tactiques de la 2e Division Blindée en direction de Paris se poursuit. À Antony, c'est à peine si la foule s'écarte au passage des blindés. Les civils offrent tout ce qu'ils ont : à boire, à manger, des fleurs ou même des enfants à embrasser. Les gens ne réalisent pas le danger des chenilles. Des gamins veulent grimper sur les chars en mouvement.

Arrivés à la Croix de Berny, les Sherman du 501e RCC sont bloqués. L'axe de progression est surchargé. Le colonel Warabiot fait serrer la 1e compagnie pour laisser passer les 2e et 3e compagnies qui foncent vers Fresnes. Dans ce chassé-croisé, les vieux copains de la France Libre se reconnaissent. On se salue, on se congratule. Jean Lacoste, affecté à la 2e compagnie, passe à toute vitesse sur le Sherman *Friedland*. Puis c'est au tour de Jacques Herry de filer vers Fresnes à bord de *La Marne*, un blindé de la 3e compagnie.

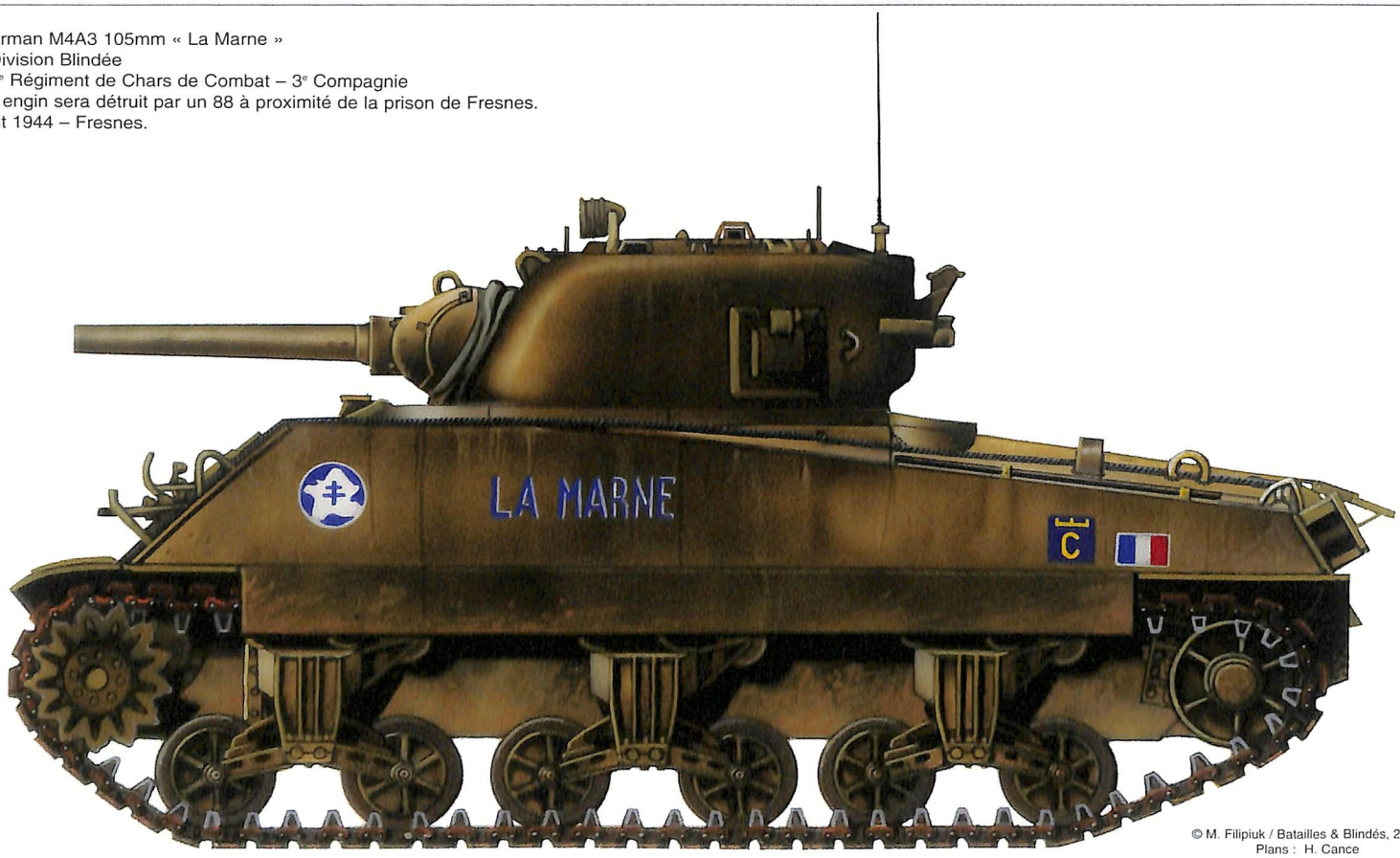
Sur son M4A3, le lieutenant Herry dispose d'un canon de 105mm court dont le tireur est Geoffroy de la Roche, un évadé de France par l'Espagne. Le pilote se nomme Pierre Sarre, Français du Mexique. Il n'avait jamais mis les pieds en France. Le radio, Georges Landrieux, dit « Popaul », est un évadé de Syrie de juillet 1940.

Des hauteurs de Fresnes, avenue de Chevilly, l'équipage de La Marne aperçoit la « Dame de Fer », la Tour Eiffel. Vers 18 heures, le colonel Warabiot fait appeler Herry : « *Un canon de 88, installé devant la prison de Fresnes, bloque notre progression. Il faut l'éliminer. Ce sera chose facile. On va vous fournir un guide, un habitant de Fresnes, qui vous emmènera dans le dos de cet antichar. Le Sherman* Uskub *vous couvrira. Vous progresserez sans vous dévoiler et ne tirerez qu'à la dernière minute, lorsque votre guide vous indiquera que ce sera le moment.* »

Quelques minutes plus tard, l'opération débute. Le duo de Sherman progresse, lentement, avec précaution. Cette banlieue avec ses petites maisons et leurs jardinets est un piège à chars. Tous les habitants de Fresnes sont dehors. Les femmes portent des robes légères. Une foule d'été en liesse. Ils crient, applaudissent, agitent des drapeaux tricolores, présentent leurs enfants à bout de bras. Les deux chars arrivent sur une place noire de monde. D'un côté une église, de l'autre un grand bâtiment officiel ; la mairie de Fresnes ?

Le « guide », installé sur la plage arrière de *La Marne*, est dans un état d'exaltation inquiétant. Il chante à tue-tête le refrain de « Mourir pour la Patrie »... Visiblement, il vit son heure de gloire ! Il indique à Herry

Sherman M4A3 105mm « La Marne »
2e Division Blindée
501e Régiment de Chars de Combat – 3e Compagnie
Cet engin sera détruit par un 88 à proximité de la prison de Fresnes.
Août 1944 – Fresnes.



© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2004
Plans : H. Cance

qu'il faut s'engager dans une avenue qui descend en pente douce. Autant il y a foule sur la place, autant cette avenue est déserte, sinistre... morbide !

La Marne et l'*Uskub* sont stoppés. Herry descend de son blindé et va voir à pied à quoi ressemble cette grande artère qui le mènera dans le dos du 88. Elle est bordée d'arbres des deux côtés. Les feuillages se rejoignent, formant une voûte sombre que le soleil d'été ne parvient pas à percer. Au bout de l'avenue c'est encore plus sombre et totalement désert. Jacques Herry ne voit rien de précis mais tout ça lui paraît suspect. Balancer un explosif dans cette obscurité, voilà ce qu'il faudrait faire mais le colonel a été très clair : « *Vous progresserez sans vous dévoiler et vous ne tirerez qu'à la dernière minute* ». Le chef de char retourne à son engin afin d'interroger son « guide » qui lui rétorque : « *non, non, il faut encore avancer...* » ; Herry hésite. Il contacte le colonel Warabiot par radio : « *Si l'habitant de Fresnes qui connaît les lieux dit que vous pouvez encore progresser, ne vous dévoilez pas. Vous ferez feu lorsque vous serez dans le dos de ce canon* ». Reçu ! *La Marne* repart en avant, tout doucement, longeant la rangée d'arbres située sur sa droite. S'il y a quelque chose au bout de l'avenue, l'alignement d'arbres protégera le char... À bord du Sherman, la tension est à son comble.

Herry scrute intensément l'extrémité obscure de l'avenue. Depuis quelques mètres, les arbres ne protégent plus le blindé. En une seconde, Le chef de char comprend ! Cette masse sombre, à moins de cent mètres, c'est un canon camouflé ! Le lieutenant donne un coup de genou dans le dos de Geoffroy de la Roche pour déclencher l'ouverture du feu. Dans la radio, il hurle : « *Feu, la Roche, feu !* » Un grand éclair blanc… puis à nouveau le silence et le calme.

De jolis nuages blancs glissent dans le ciel bleu. Le « patron » de *La Marne* les regarde défiler par le volet de son tourelleau. Le rêve se dissipe, Jacques Herry sort de sa torpeur. Des flammes l'entourent. Sa combinaison brûle... Ce sont les canonniers allemands qui ont tiré les premiers.

L'homme se hisse sur la tourelle et saute du char qui flambe. Il se roule sur le sol. Brûlé, blessé à la cuisse, le tankiste se réfugie derrière la carcasse de son Sherman. Les copains du *Uskub* viennent le chercher. Il est ramené vers l'arrière, dans les rues pleines d'habitants hystériques qui, ne s'étant même pas rendu compte du drame qui vient de se jouer, continuent à crier et à chanter leur joie. Près de lui, sur un brancard, Goeffroy de la Roche se vide de son sang. Il n'a plus de jambes. Il est en train de mourir, tout doucement. Dans l'allégresse générale, sans même les regarder, des civils les couvrent de fleurs. Georges Landrieux est toujours dans *La Marne*. Le perforant lui a enlevé la tête...

La ville de Fresnes sera bientôt libérée et la route de Paris ouverte.

Photo du haut : Les « Titis » parisiens sont sur les barricades ! Tandis que la 2e DB fonce vers Paris, des milliers de Parisiens descendent dans les rues afin de s'en prendre à l'occupant. Ce sont ces hommes qui, parfois, serviront de guides aux « gars de Leclerc » facilitant ainsi l'infiltration des engins de la DB dans les rues de la capitale. *Coll. Archives de la Ville de Paris.*

Ce texte a été adapté de l'ouvrage « Le chemin le plus long » – Pierre Quillet et les Anciens de la 1e Compagnie de Chars de la France Libre – Maisonneuve & Larose, 1997.

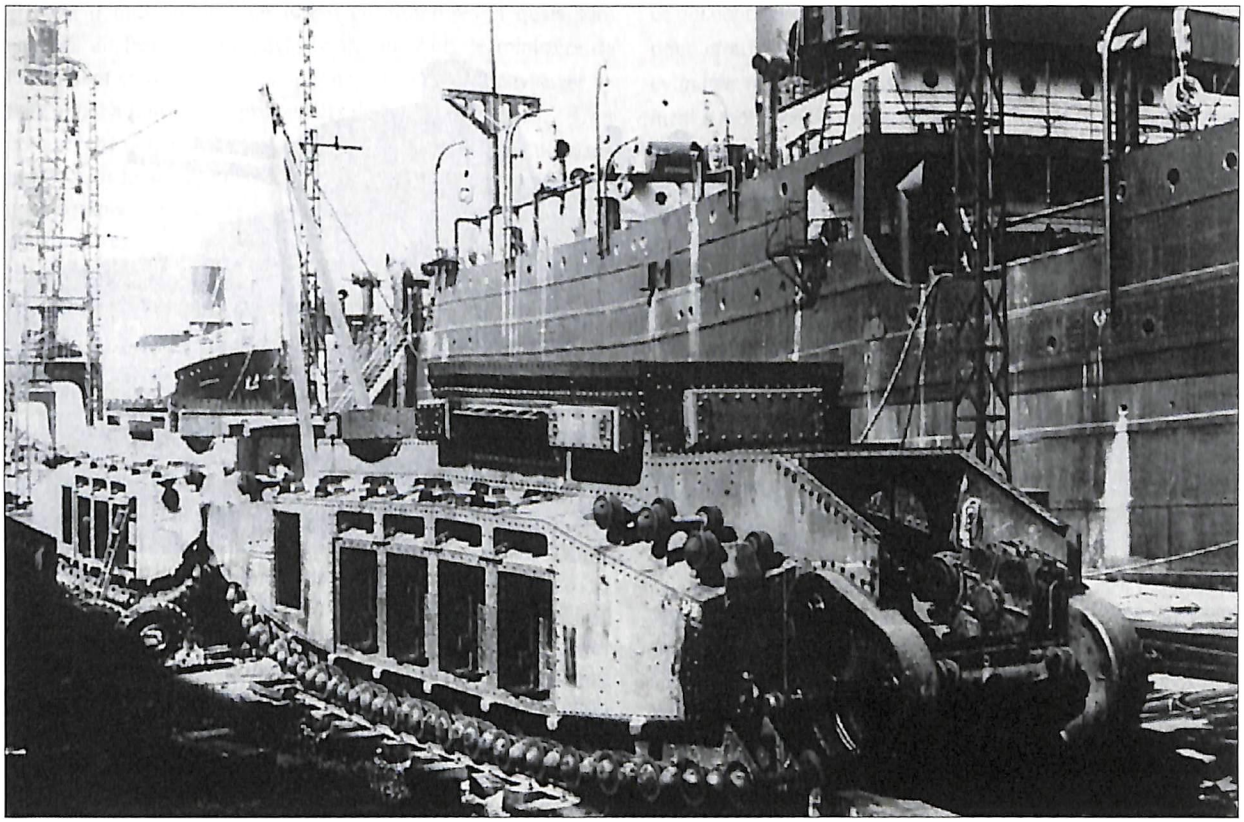
FCM 2C
UN COLOSSE AUX PIEDS D'ARGILE

L'histoire du FCM 2C débute à l'été 1916 lorsque le général Eugène Estienne, le « Père des chars », demande aux Forges et Chantiers de la Méditerranée (FCM) établis à la Seyne sur mer (Var) d'étudier la possibilité de produire un « cuirassé terrestre ». Dans l'esprit du créateur de « l'Artillerie Spéciale », ce char lourd, dit « char de rupture », devra être capable de progresser sur les champs de bataille bouleversés de la Première Guerre mondiale en s'affranchissant des obstacles rencontrés dans le but de crever les lignes fortifiées ennemies.

Yannis Kadari

Au printemps 1917, la montée en ligne des premiers chars français, les Schneider CA1 de 12,5 tonnes et Saint-Chamond de 22 tonnes, conforte le général Estienne dans son point de vue. Peu mobiles et surtout pas assez blindés, ces chars moyens sont régulièrement victimes de la détermination des artilleurs allemands ; la bataille de Berry-au-Bac du 16 avril 1917 durant laquelle les Schneider seront engagés en masse pour la première fois en apportera une démonstration pour le moins cinglante ! D'autre part, il apparaît rapidement que les Schneider et les Saint-Chamond éprouvent les pires difficultés à culbuter les réseaux de fils barbelés les plus denses et surtout à dépasser les tranchées adverses. L'élargissement de ces dernières au cours de l'année 1917 rend ces chars, bien que destinés à l'origine aux actions de rupture, définitivement impuissants à pénétrer les lignes allemandes, les tentatives de franchissements de tranchées s'achevant presque systématiquement par l'immobilisation puis la destruction des blindés. En attendant de disposer de mieux, Schneider et Saint-Chamond sont intensivement utilisés par l'Armée française pour accompagner les « Poilus » ; ce qui, d'ailleurs, ne va pas sans provoquer une usure prématurée de ces matériels...

Le « mieux » tant attendu arrive en mars 1918. C'est le char léger FT 17 dessiné et conçu par l'industriel Louis Renault à la demande du général Estienne. Ayant bénéficié d'améliorations techniques issues des enseignements tirés des engagements de ses prédécesseurs, l'engin est révolutionnaire à bien des égards ! Ne pesant que sept tonnes, équipé d'une tourelle, bien plus maniable que ses aînés, le FT 17 s'affranchit des obstacles en les épousant, les équipages de « FeuTeu » n'hésitant pas à descendre au fond des tranchées et autres coupures pour les franchir. Grand triomphateur de la dernière année du conflit, le petit char a tout de même les défauts de ses qualités. Légèrement blindé, armé d'une mitrailleuse Hotchkiss ou d'un canon semi-automatique Puteaux SA18 de 37 mm aux capacités limitées, il est lui aussi vulnérable aux pièces d'artillerie allemandes. Pour pallier le problème, les assauts menés par les FT 17 sont systématiquement précédés de matraquages d'artillerie. Néanmoins, cette solution comporte un désavantage notable dans le sens où ces bombardements à l'efficacité toute relative ont avant tout pour résultats de prévenir les troupes ennemies de l'imminence d'un assaut. On est donc loin de la doctrine d'emploi du char



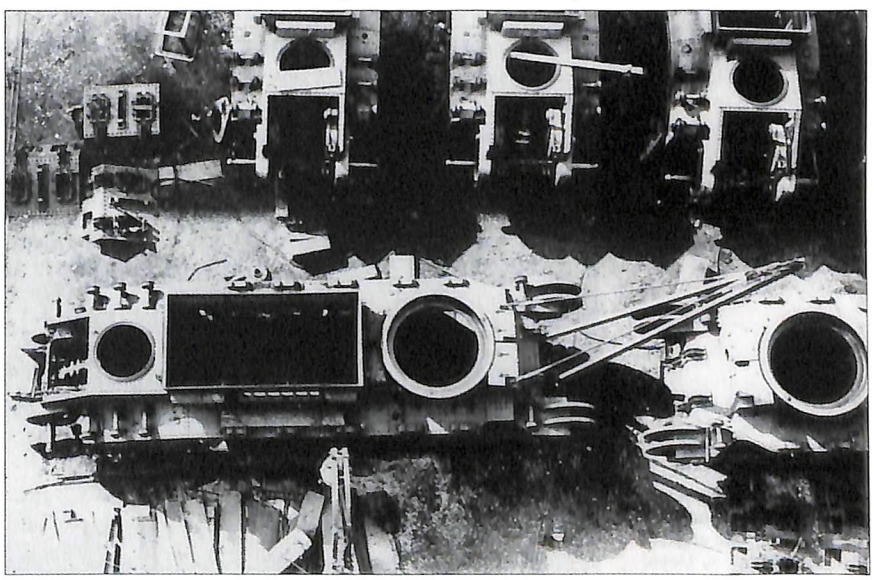
Ci-contre et en bas : L'aventure industrielle née de la production du FCM 2C est titanesque ! L'on voit ici les chantiers varois des FCM en 1920.
DR

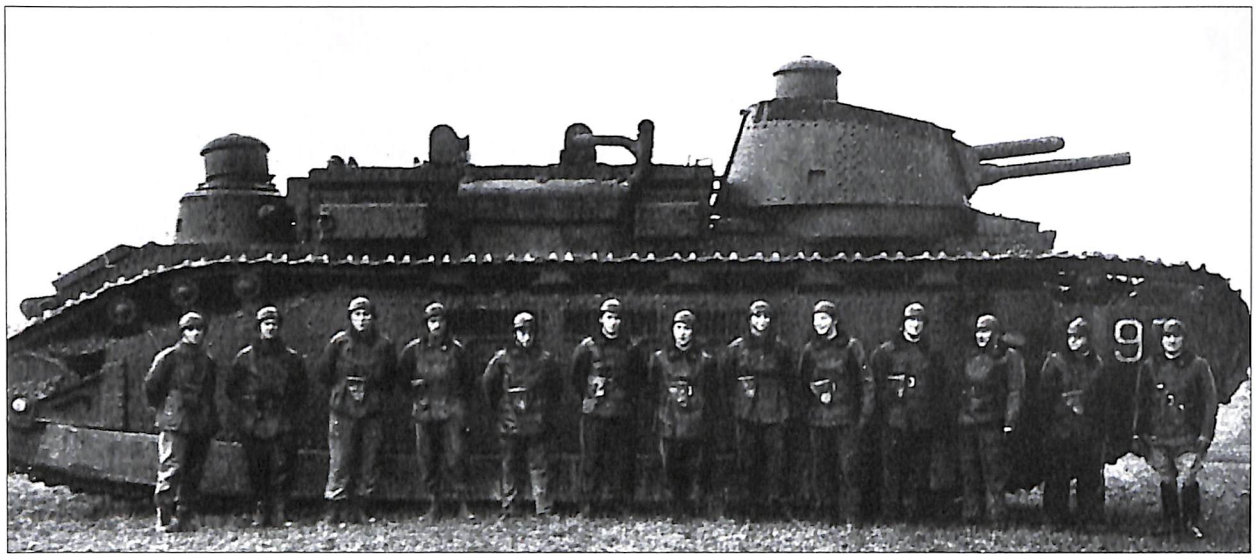
telle que conceptualisée par le général Estienne : attaquer à l'aube et par surprise, sans préparation d'artillerie...

UNE NAISSANCE « AUX FORCEPS »

C'est dans ce contexte de « bouillonnement intellectuel » que dès le second semestre 1916, les ingénieurs varois des FCM entreprennent l'étude du futur char de rupture, ce dernier devant être perçu par l'Armée en 1919. Choisies pour leur savoir-faire en matière de construction navale militaire et civile, les Forges et Chantiers de la Méditerranée proposent le 30 décembre 1916 un premier projet au Conseil Consultatif de l'Artillerie d'Assaut, organisme administrativement rattaché au ministère de l'armement d'Albert Thomas et que le général Estienne codirige. Il s'agirait de construire un char pesant 38 tonnes, armé d'un obusier sous tourelle de 105 mm servi par trois hommes et équipé d'un moteur Renault de 210 cv. Le 17 janvier 1917, une maquette en bois à l'échelle 1/1 du FCM 1A est présentée aux membres du Conseil Consultatif. Des divergences apparaissent alors entre les membres de la commission, mais il est tout de même décidé de faire produire un prototype de la machine – Parallèlement, deux autres projets sont mis à l'étude, le char A de 30 tonnes et le char 1B de 45 tonnes. Après avoir pris quelques semaines de retard, le spécimen du FCM 1A fait sa première sortie à proximité de la Seyne sur mer, en décembre 1917, devant un parterre d'officiels dont le général Estienne. Hormis de sérieuses difficultés rencontrées dans les virages, occasionnant d'ailleurs quelques « fers à repasser », l'engin se comporte correctement. Les essais sont certes très encourageants, mais la production en série bute quant à elle sur deux problèmes. Le premier réside dans la sous-motorisation du FCM 1A qui, avec les 200 cv de son moteur Renault, ne peut espérer dépasser une vitesse maximum de 5 à 6 km/h en terrain plat ! Le second souci, toujours lié au moteur du blindé, est que les établissements Renault dont les usines tournent déjà à plein rendement signalent qu'ils ne pourront pas produire massivement et rapidement le dit moteur.

Confronté à ces difficultés, le général Estienne en profite pour préconiser une réorientation du projet. Le 105 mm sous tourelle est abandonné au profit d'un 75 mm. Le blindage est accru, passant de 35 mm à 45 mm. La transmission mécanique est remplacée par une solution pétroléoélectrique. Les capacités de franchissement sont aussi revues à la hausse, Estienne demandant à ce que l'engin devant succéder au 1A soit capable de franchir des tranchées élargies à 4,5 mètres voire, si possible, les 5 mètres des écluses des canaux du nord et de l'est de la France. Le nouveau projet est titanesque ! L'on s'achemine désormais vers un char dont le poids total avoisinerait les 70 tonnes ! Le 2C vient de naître sur le papier, quant au projet 1A, il sera purement et simplement abandonné à la fin de l'année 1918. Tandis que le programme 2C est mis en branle aux FCM, Eugène Estienne qui jouit du soutien du nouveau commandant en chef de l'Armée, le général Pétain, nommé en lieu et place du général Nivelle, propose d'attribuer dix-huit chars lourds à la quarantaine de divisions qui





Malgré le fait que treize hommes apparaissent sur ce cliché, l'équipage d'un FCM 2C est bel et bien de douze hommes ! (DR)

participera à la grande offensive planifiée pour le mois d'avril 1919. Pétain, connu pour être soucieux de préserver la vie de ses hommes, entérine l'idée. La commande du nouveau 2C s'élèverait donc à plus de 700 engins – soit 80 000 tonnes de métal brut (!), livrables à compter d'octobre 1918 à raison d'une centaine de blindés par mois. Le défit industriel né de la production du 2C est à la hauteur de la démesure du char lui-même ! En attendant de disposer des FCM 2C, l'état-major français envisage de commander des tanks lourds aux Britanniques afin de remplacer les vaillants Schneider et Saint-Chamond qui sont désormais à bout de souffle.

Le 21 février 1918, le ministre Albert Thomas passe officiellement commande de 700 chars de rupture aux Forges et Chantiers de la Méditerranée, alors même que les ingénieurs n'en sont encore qu'aux planches à dessins ! Cependant, la priorité donnée à la production du FT 17 d'une part et les disponibilités industrielles du pays d'autre part obligent l'Armée à rapidement revoir sa commande à la baisse. Le 18 septembre 1918, l'on ne parle déjà plus que de trois cents 2C disponibles pour le printemps 1919. Pour compléter la dotation en chars lourds des divisions d'infanterie, il est envisagé d'acquérir le nouveau char anglo-américain Mk. VIII baptisé « Liberty », ce qui donne lieu à d'innombrables palabres interalliés qui, finalement, n'aboutiront à rien ! Quant au 2C, même les interventions véhémentes de Georges Clemenceau ne changent guère la situation, la France n'ayant pas les moyens humains et industriels de produire le 2C aussi massivement que le général Estienne le souhaiterait. Car la production du FCM 2C s'avère être une entreprise difficile. Les Forges et Chantiers de la Méditerranée rencontrent les pires difficultés pour se fournir en matières premières. La sous-traitance des pièces usinées est elle aussi un calvaire, sans parler du déficit de main d'œuvre spécialisée. La firme de la Seyne estime en effet qu'elle aurait besoin de 10 000 ouvriers spécialisés pour parvenir à tenir les cadences nécessaires à la production des trois cents 2C demandés. Si ces bataillons de spécialistes existent bel

Un 2C dans ses oeuvres ! Les démonstrations les plus diverses rythmeront la vie opérationnelle de ces engins ! Coll. Stefan de Meyer

et bien, il faut préciser qu'ils ont été mobilisés et qu'ils sont engagés au front ! Pour régler cette question, le ministère de l'armement étudie toutes les options, allant jusqu'à envisager de faire appel à huit milles prisonniers de guerre allemands… L'on croit rêver ! Quant aux électriciens et motoristes impliqués dans le projet, ils ne pourront, dans le meilleur des cas, fournir que de quoi équiper deux cents engins pour la mi-mars 1919. Tandis que ministres concernés et industriels impliqués retournent l'équation de la production du 2C dans tous les sens sans réellement trouver de solutions, le général Estienne, surtout préoccupé par l'aspect technique, multiplie les propositions afin d'améliorer le futur engin. C'est d'abord la vitesse qui devra être portée si possible à 12 km/h, c'est ensuite l'installation d'un bélier, à l'avant du char, destiné à faire écrouler les murs des fortins ennemis, c'est enfin un système de détection de mines digne de ceux qui feront florès lors de la Seconde Guerre mondiale ! Mais, mois après mois, le programme du 2C s'enfonce dans les difficultés industrielles. Le généralissime Foch écrira à ce propos dans un courrier adressé au président du Conseil et daté du 28 septembre 1918 : « *Il est certain que les 300 chars lourds commandés ne pourront être livrés avant le 1er avril 1919. Les FCM en promettent 140, mais le nombre de 80 paraît plus voisin de la réalité* ». En réalité, justement, Foch ignore qu'en rédigeant ces quelques lignes il fait preuve d'optimisme…

Le 11 novembre 1918 annonce la fin des combats, la Grande Guerre s'achevant sur une victoire alliée par KO technique de la Kaiserheer. Sur les avenues des grandes capitales alliées comme dans certaines chancelleries, l'on entend que cette boucherie aura été la Der des Ders. D'ailleurs, cette fois-ci, l'Allemagne n'est t-elle pas définitivement muselée ? Le Grand Quartier Général interallié est dissout pour cause de victoire, tandis que parlementaires et « bon peuple » ne parlent plus que de paix. C'est le temps des grandes conférences internationales destinées à imposer des limitations d'armement. La France sortant exsangue du conflit, c'est aussi le temps des coupes sombres budgétaires. Dans ce contexte, la commande portant sur trois cents FCM 2C, valant tout de même deux millions de francs pièce, est purement et simplement annulée. En tout et pour tout, le mastodonte ne sera produit qu'à dix exemplaires, à titre expérimental. Mis en chantier en 1919, ces chars sont perçus par l'Armée en 1921.

LE FCM 2C EN CHIFFRES

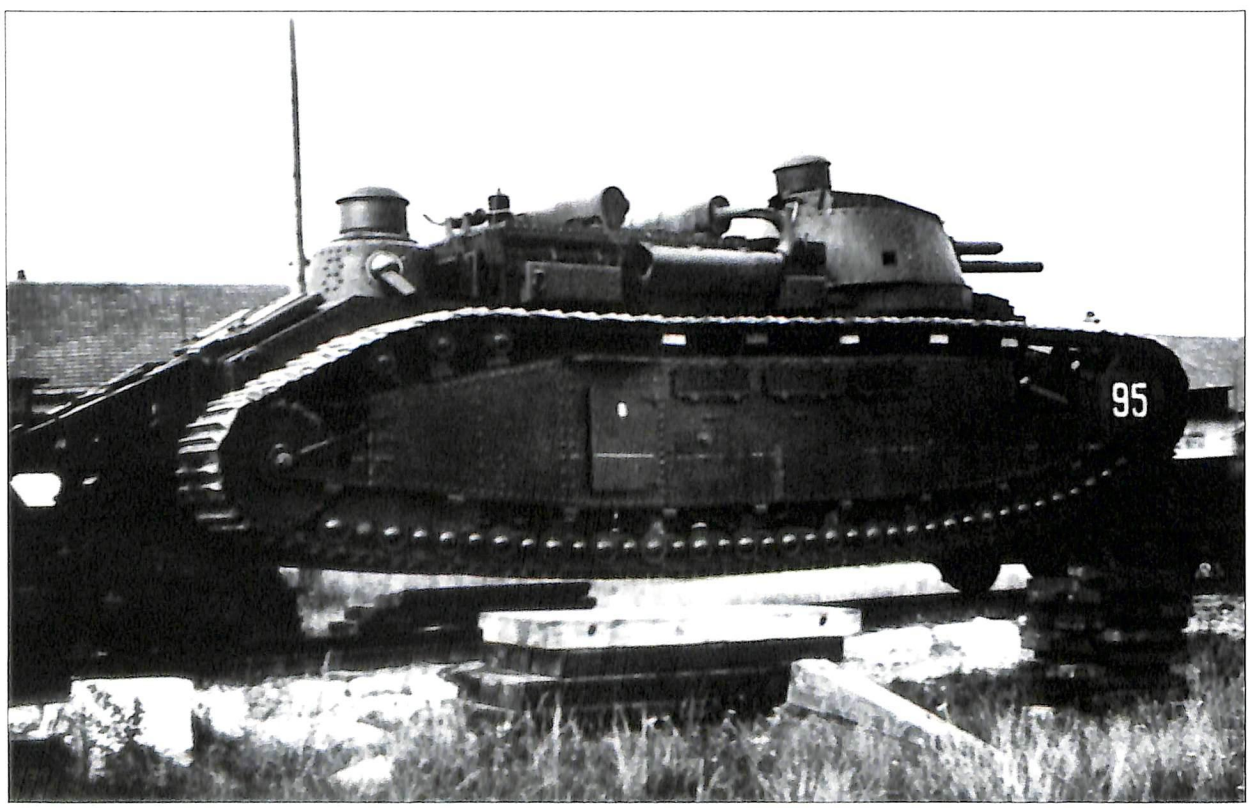
À première vue, les caractéristiques techniques du 2C ont de quoi donner le vertige ! Long de plus de 10 mètres, large de 3 mètres, haut de 3,80 mètres, le char affiche un poids en ordre de combat flirtant avec les 70 tonnes, ce qui au moment de la mise en service du 2C est de très loin le record mondial – En comparaison, le char lourd *Mk. V** britannique, engin qui tout comme le 2C aurait dû massivement participer aux grandes offensives de 1919, pesait 29 tonnes. Conçu pour rompre les lignes fortifiées ennemies, le 2C bénéficie d'un blindage conséquent le mettant à l'abri de la presque totalité des armes antichars de la Première Guerre mondiale : 45 mm à l'avant et 22 mm sur les côtés, le toit du char des FCM étant protégé par une épaisseur d'acier atteignant les 13 mm – Là aussi, le parallèle avec le *Mk V** vaut la peine d'être établi puisque ce dernier n'est protégé que par 6 à 12 mm de blindage. Bien évidement, une telle masse d'acier n'ira pas sans poser de problèmes, notamment en ce qui concerne sa propulsion. Si les premiers moteurs retenus pour mouvoir le char français sont deux Chenu de 100 cv, cylindrée notoirement insuffisante, le 2C se traînant péniblement à moins de 8 km/h, c'est ironiquement aux Allemands que celui-ci doit son regain de célérité ! Dans un premier temps, les chars sont rééquipés de deux moteurs Mercedes de 200 cv chacun. Mais ceux-ci donnant de sérieux signes de faiblesse et causant de nombreuses pannes, ils sont remplacés en 1939 par deux Maybach de 250 cv. Initialement destinés aux célèbres Zeppelin, ces Maybach, comme d'ailleurs les Mercedes, avaient été cédés à la République française au titre des dommages de guerre. Ainsi motorisés, les 2C sont capables d'atteindre une vitesse maximum de 13 km/h, mais au prix d'une consommation de carburant atteignant allégrement les treize litres au kilomètre, réduisant du même coup l'autonomie de l'engin à moins de 140 kilomètres. Dans un registre similaire, si la transmission pétroléoélectrique est une solution séduisante sur le plan technique, elle ne brille pas par sa fiabilité ! Les 2C auront sans difficulté la palme du plus haut taux d'indisponibilité pour cause de panne mécanique de tous les engins utilisés par l'Armée française pendant l'entre-deux-guerres ! Pour ne rien arranger, seul un autre 2C peut tracter un 2C en panne… Enfin, malgré un système de suspensions des plus archaïques, le FCM 2C possède des capacités de franchissement conformes aux desiderata de son initiateur, le général Estienne. L'engin s'affranchit des obstacles verticaux de 1,70 mètres et des fossés à bords francs larges de 4,25 mètres. Il a par ailleurs la possibilité de négocier des pentes allant jusqu'à 70%.

Pour servir le char de rupture, un équipage de douze hommes est nécessaire. La moitié d'entre eux est affectée à l'armement du char qui est pour le moins conséquent. Pour se protéger de l'infanterie ennemie, le 2C dispose de quatre mitrailleuses de 8 mm alimentées par 9 500 cartouches. L'une de ses armes automatiques est en caisse, dans le glacis avant du blindé, deux autres étant positionnées latéralement vers l'avant de l'engin. La quatrième mitrailleuse est quant à elle installée dans la petite tourelle arrière avec un débattement de 260 degrés et un angle-mort vers l'avant du char. En terme de puissance de feu, l'atout principal du 2C réside dans son canon APX 1897 de 75 mm produit par les célèbres ateliers de Puteaux. Alimentée par 124 obus, installée dans une tourelle occupée par trois hommes dont le chef de char qui jouit d'un stroboscope pour ses observations, cette pièce peut ouvrir le feu sur 320 degrès avec un angle-mort sur l'arrière. Une lunette de visée grossissante permet au canonier d'affiner ses tirs jusqu'à 2 000 mètres. Le 2C est le premier char au Monde à disposer d'une tourelle multiplace, c'est aussi le premier engin multitourelle !

Mais les singularités du FCM 2C ne s'arrêtent pas là ! Imposants et lourds, fragiles sur le plan mécanique et gros consommateurs de carburant, ces engins posent de sérieux problèmes pour être transportés sur de longues distances. Si les chars moyens Schneider et Saint-Chamond sont déplacés sur des wagons plats standards et que les FT 17 peuvent circuler sur les plateaux arrières de camions ou bien sur de simples remorques, il n'en va pas de même pour le 2C ! Compte tenu de son encombrement et de sa vitesse réduite, le blindé ne peut emprunter le réseau routier que sur de très courtes distances. Pour être amené à pied d'œuvre, le char de rupture doit être transporté par voie ferrée. Pour

Le FCM 2C est capable de franchir des gués d'un mètre quarante de profondeur
DR

ce faire, une solution originale est imaginée. Puisque ni son poids ni sa hauteur n'autorisent le 2C pas à prendre position sur un wagon, il alors est décidé de faire du char en lui-même un wagon ; c'est ce qui explique l'étonnante étroitesse du 2C qui devait respecter les gabarits ferroviaires. Deux boggies spécialement construits pour le char viennent s'accrocher à l'avant et à l'arrière de ce dernier. Ainsi suspendu, le char forme à lui tout seul un wagon. L'embarquement et le débarquement des engins nécessitent de longues et pénibles manœuvres devant impérativement être réalisées sur des portions droites et à niveau de lignes de chemin fer. Les abords doivent être dégagés. Pour élever l'engin au niveau des boggies, il faut que ce dernier progresse sur des madriers de bois préalablement disposés sur la voie. Au total, le chargement d'un 2C peut prendre plus d'une heure et demie. De plus, les itinéraires des trains ainsi constitués, trois chars 2C, soit une compagnie formant un convoi complet,



Suspendu ! Pour les transports par voie ferrée le 2C est accroché à deux boggies, le char devenant ainsi un wagon. La dépendance au réseau ferroviaire de ces blindés leur coutera très cher en juin 1940 !
DR

Mise en marche des moteurs à essence du char 2C
Souvenirs du Lieutenant de Réserve Honoraire Girardier

Texte tiré de l'excellente monographie sur le 2C rédigée par Monsieur Jean Mayet et publiée par le Musée des Blindés de Saumur.

En raison de la masse à mettre en mouvement, il est évident qu'une mise en marche manuelle – comme sur le Mk. V – ou avec une batterie d'accumulateurs n'était pas envisageable. Un système original a donc été imaginé par les concepteurs de l'engin. Il consistait à utiliser un moteur quatre cylindres Ballot de 18ch en bout d'arbre sur lequel était monté une génératrice d'électricité produisant un courant de 80 volts.

Ce « groupe auxiliaire » se trouvait à l'arrière du char, transversalement au bas de la tourelle du mitrailleur. Un tableau fixé derrière le groupe et muni de divers éléments permettait d'envoyer ce courant de 80 volts dans l'une ou l'autre des génératrices principales qui, fonctionnant alors en moteur, entraînait le moteur à essence 6 cylindres en ligne Maybach ou Mercedes jusqu'à ce que la vitesse de rotation soit suffisante pour que, le contact mis, ce moteur démarre. Il n'y avait ensuite qu'à procéder de la même manière avec le deuxième moteur, car l'on était à chaque fois obligé, de repasser par le groupe auxiliaire.

Dans le détail, les opérations se passaient de la façon suivante :

Après avoir vérifié que toutes les commandes de l'appareillage électrique étaient bien dans la position qui convenait, c'est-à-dire « zéro », le moteur Ballot étant mis en marche – à la manivelle – l'électricien s'installait au tableau de démarrage, tournant le dos au mécanicien et à son aide qui avaient préalablement dégommé les moteurs, généralement à la barre à mine en faisant appui sur le volant, car l'huile de ricin utilisée était particulièrement visqueuse, surtout par temps froid. Ils avaient gratifié chaque cylindre, par l'intermédiaire du purgeur, d'une bonne rasade d'essence. Sur l'indication du mécanicien qui manoeuvrait le décompresseur du moteur intéressé, l'électricien orientait alors le commutateur « J » sur ce même moteur, puis enclenchait le conjoncteur-disjoncteur « N » qu'il maintenait au contact avec son genou droit ! Il manoeuvrait alors avec la main droite le rhéostat « L » qu'il montait progressivement jusqu'à la position maximum en accélérant en même temps le moteur Ballot de la main gauche par l'intermédiaire de la tringle du régulateur ! Le mécanicien qui avait la commande du décompresseur ouverte lâchait alors celle-ci et mettait le contact dès qu'il jugeait la vitesse de rotation suffisante au démarrage. Si tout allait bien, une forte détonation dans les tuyauteries d'échappement indiquait que l'excès d'essence se manifestait… et le moteur démarrait… quand il n'y avait pas un beau retour de flammes toujours prévu et dans l'attente duquel l'aide mécanicien tenait une extincteur braqué sur le carburateur… ou bien encore quand il ne fallait pas répéter l'opération, certains moteurs étant parfois capricieux et requérant plusieurs tentatives avant de consentir à démarrer.

Lorsque le premier moteur avait démarré, l'électricien ralentissait le régime du Ballot tout en ramenant le rhéostat à zéro, décollait le contacteur-disjoncteur qui aurait dû disjoncter automatiquement mais souvent resté « soudé », et mettait le commutateur en place pour lancer le deuxième moteur selon le même processus. Les deux moteurs étant en marche, tout était remis à zéro sur le tableau et le Ballot arrêté. Le mécanicien et son aide laissaient alors chauffer les moteurs au ralenti pendant une vingtaine de minutes puis poussaient progressivement les régulateurs, pour atteindre le régime de 1 265t/mn.

Ce régime atteint, l'électricien, qui avait regagné l'avant, manoeuvrait les deux manipulateurs de pilotage à fond, en avant et en arrière, s'assurant en consultant « Wd » et « Wg » à gauche du poste de pilotage que les génératrices débitaient bien les 600 volts prévus et qu'il n'y avait pas d'excitatrice désamorcée ou inversée. Il n'y avait plus alors qu'à manœuvrer les coupe-circuits d'excitatrices pour s'assurer, par l'étincelle de rupture, qu'elles aussi débitaient normalement, et à enclencher les coupe-circuits, l'un sur excitatrice de droite, l'autre sur excitatrice de gauche. A partir de ce moment, le moindre mouvement du manipulateur entraînait la mise en rotation du moteur de traction correspondant.

La mise en marche du moteur des 2C se passait généralement sans incidents et c'est pas pure précaution que l'on tenait un extincteur braqué vers le carburateur où un retour de flammes pouvait se produire du fait de la quantité d'essence ingurgitée par les purgeurs et qui s'enflammait parfois prématurément à la mise de contact qui devait être simultanée avec la mise en compression. Je n'ai pas eu connaissance d'accident grave survenu dans ces moments.

En manoeuvre avec le 511e Régiment de Chars de Combat auquel les R 35 au premier plan appartiennent aussi. A cette époque, seuls trois FCM 2C sont utilisés, les autres étant stockés à Bourges.
Coll Stefan de Meyer

doivent être choisis avec beaucoup de soin car ils ne peuvent emprunter des courbes d'un rayon inférieur à 75 mètres ! De la même manière, les trains de 2C limités à une vitesse de 40 km/h dans le meilleur des cas ne peuvent traverser des gares ayant des quais surélevés. Enfin, une halte permettant une vérification technique du convoi est jugée nécessaire toutes les trois heures. Sur les plans opérationnel et tactique, de telles contraintes rendent le bataillon de chars lourds très tributaire du réseau de chemin de fer et de son état.

LA VIE OPÉRATIONNELLE DU 2C

C'est en 1921 que les dix chars 2C sont livrés à l'Armée qui les affecte au Groupement Lourd III encaserné à Châteaudun. En mars 1923, le Groupement Lourd III, transformé en bataillon, devient partie intégrante du 551e Régiment de Chars de Combat (RCC) qui en plus des 2C aligne des chars britanniques Mk V*. Cette dernière unité étant dissoute en février 1929, les FCM 2C sont ensuite regroupés au sein du 51e Bataillon de Chars Lourds qui est fusionné quelques mois plus tard avec le 511e Régiment de Chars de Combat de Verdun. Au fil des années, le 511e recevra des chars R 35 puis des B et des B1 bis. Pour cause d'économies, la majorité des 2C est stockée en réserve à Bourges et seules trois machines sont opérationnelles au sein du 511e RCC. Ces derniers constituent la 7e compagnie du régiment de chars. Pendant cette période, les 2C sont principalement utilisés pour des démonstrations toujours très impressionnantes, surtout lorsque les chars ont la délicatesse de ne pas tomber en panne ! Ces engins sont aussi utilisés pour les besoins de la propagande. Ils se transformeront en « stars » du cinéma à deux reprises, à l'occasion des tournages des films « Sommes-nous bien défendus » et « Derrière la Ligne Maginot ». Des cartes postales représentant des 2C passant des rivières à gué ou « fonçant » en rase campagne sont aussi vendues au public. Même les Britanniques utiliseront l'image du char des FCM 2C pour rassurer leur propre population au sujet de la puissance de l'Armée française, alors considérée comme la meilleure au Monde. Tout ceci ajoutera encore à l'aura de mystère qui entoure le char.

En septembre 1939, lorsque la guerre éclate, les chars 2C, alors regroupés au sein du 51e BCC, sont mis à la disposition de la IIIe Armée commandée par le général Condé. Les machines sont regroupées près de Verdun, à Belrupt. Sur les dix blindés initialement livrés, l'on n'en compte plus que sept, les trois autres ayant été réformés, non sans auparavant avoir servi de « magasins de pièces détachées ». Le 51e BCC ne compte que deux compagnies à trois engins chacune plus un char dit « de commandement ». Ce sera celui du commandant Fournet, le nouveau « patron » de l'unité, qui arrive d'Algérie. En octobre 1939, le bataillon de chars lourds fait mouvement en direction de Briey près de Metz. Comme pour le reste de l'Armée, la « Drôle de Guerre » s'écoule paisiblement pour les 2C et leurs équipages qui poursuivent leur entraînement et leurs démonstrations. Les jours passent et une inaction relative s'installe.

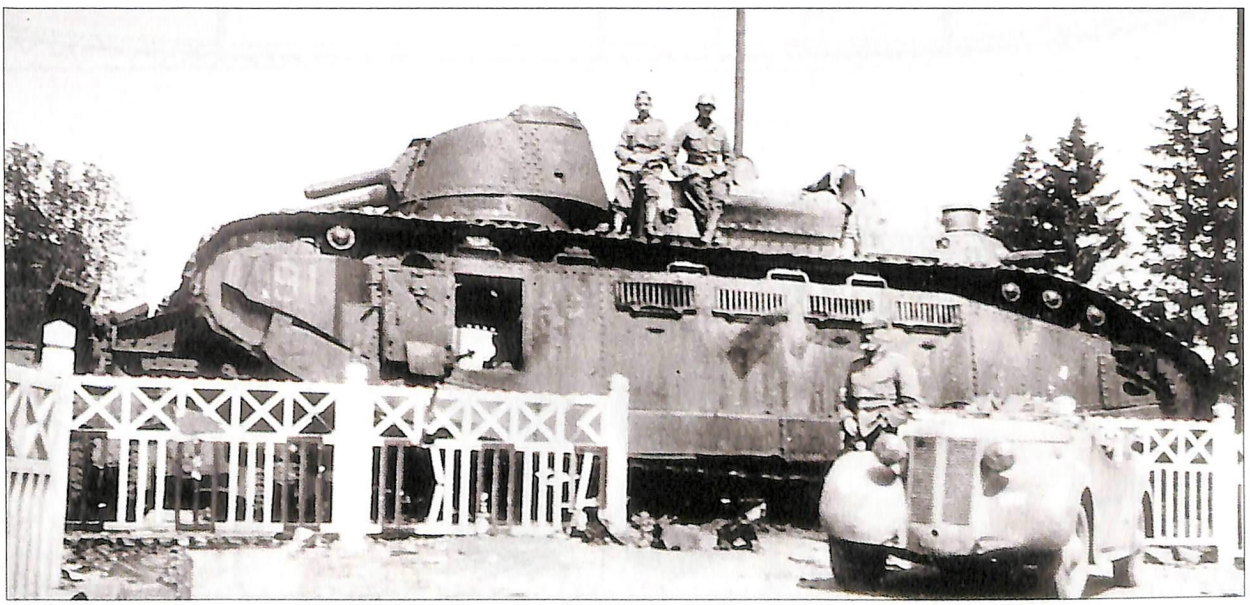
Ce train-train quotidien est brutalement stoppé à l'aube du 10 mai 1940 par l'offensive allemande. Le 51e BCC est expédié au nord de Briey. Les chars sont camouflés dans des bois jusqu'au 12 juin 1940, date à laquelle le commandant Fournet reçoit l'ordre de repli. Tributaires du chemin de fer, les 2C doivent se traîn-

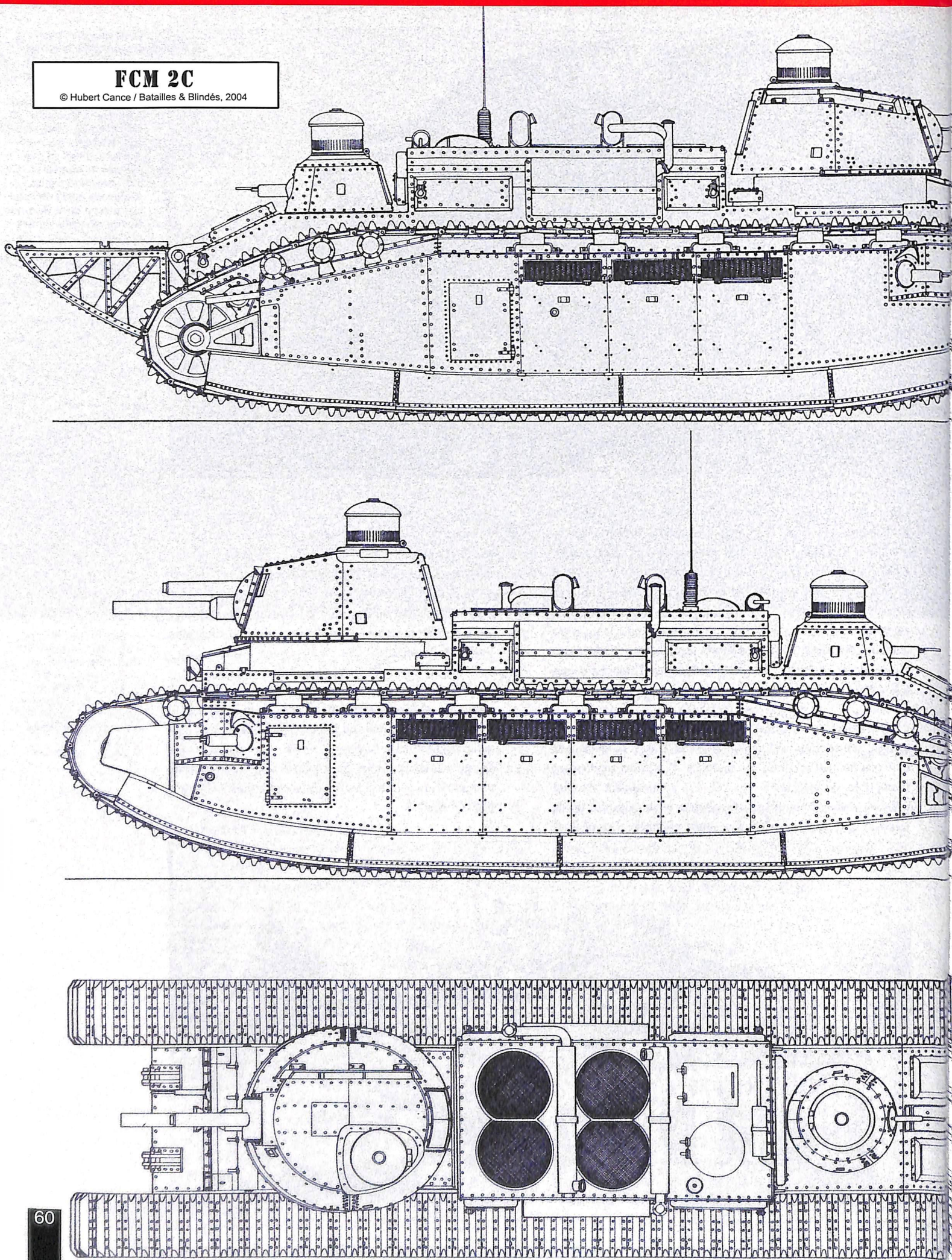
Ci-contre et en bas : 14 juin 1940, la fin des FCM 2C sabordés par leurs équipages afin de ne pas les abandonner intacts aux Allemands qui approchent. Seul le n° 99 échappera au massacre pour cause de mauvais fonctionnement de ses charges de démolition. Ce char, récupéré par les Allemands aurait été capturé à la fin de la Seconde Guerre mondiale par les Soviétiques. Depuis une soixantaine d'années, une rumeur indique que le n°99 serait toujours conservé quelque part en ex-URSS !
Coll Stefan de Meyer

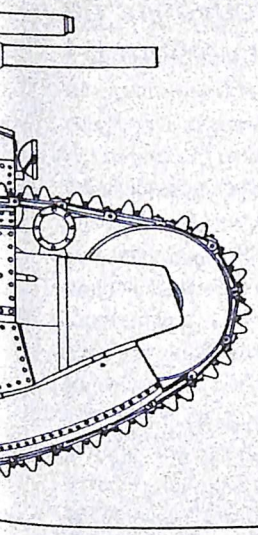
er jusqu'en gare de Landres pour pouvoir filer vers le sud. Deux engins, les n° 92 et n° 95, tombent en panne. Ils sont sabordés et abandonnés, le premier à Piennes, le second à Mainville. Le 13 juin, les deux convois ferroviaires sont formés. Ils s'ébranlent en début d'après-midi en direction de Gondrecourt qu'ils atteignent sur les coups des deux heures du matin, le 14 juin, non sans avoir au passage essuyé une attaque de la *Luftwaffe*. Le 14 juin au matin, le quartier général de la III[e] Armée indique au commandant Fournet qu'il doit rejoindre Neufchâteau. Arrivés sur-place, les deux trains de 2C sont redirigés vers Dijon. Le départ a lieu en début d'après-midi. Ce sera le dernier…

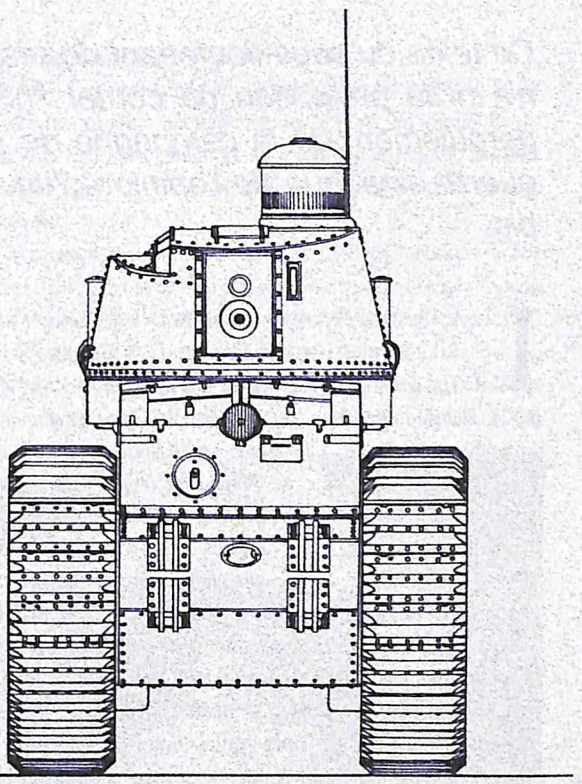
Arrivés à une dizaine de kilomètres de Bourbonne-les-Bains, les convois transportant les engins du 51[e] BCC sont bloqués dans une courbe par un train en flammes. Il s'avère rapidement impossible de décharger les 2C. Le commandant Fournet ordonne alors aux équipages de saborder les blindés. En fin de journée, les tuyauteries d'essence sont sectionnées. Des charges de démolition sont placées à bord des chars lourds. A 19h00, les FCM 2C sautent les uns derrière les autres, à l'exception du n° 99 à bord duquel les mises à feu des explosifs n'ont pas fonctionné. Tandis que les équipages français et leur chef s'échappent vers le sud de la France, les tankistes du *Panzer Regiment 10* (*8. Panzer-Division*) découvrent le convoi abandonné et les restes de ceux qui furent parmi les chars les plus lourds au Monde !

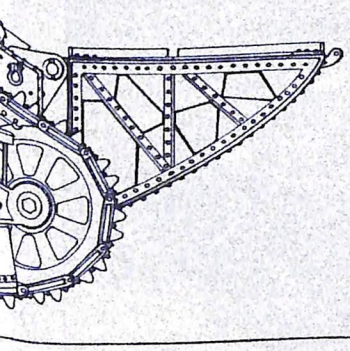
Arrivé trop tard pour participer à la Première Guerre mondiale, techniquement dépassé pour la Seconde, le FCM 2C aura surtout marqué les esprits de par ses caractéristiques démesurées. C'est là une injustice flagrante, car ce n'est faire que peu de cas des innovations technologiques que cet engin introduira dans l'Histoire des blindés !

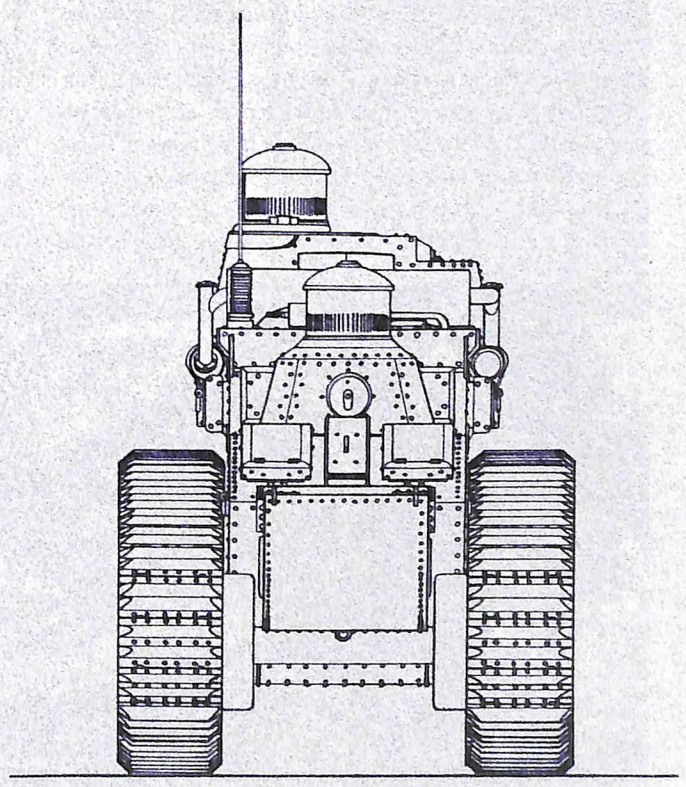


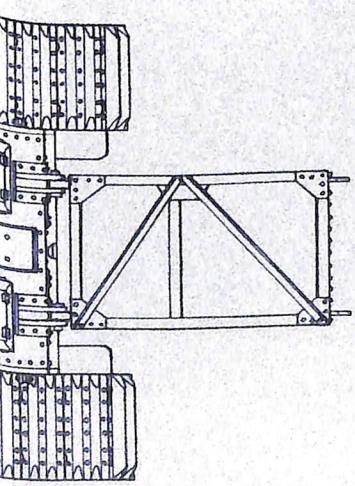

FCM 2C
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2004











Ce plan est au 1/48.
Pour obtenir du 1/72 il convient de le photocopier à 64%
Pour obtenir du 1/35 il convient de le photocopier à 137%

De Brazzaville au Jourdan

Ce texte du sous-lieutenant de réserve Bernard Lemaire, vétéran du 28e BCC, n'a ni la prétention de conter l'histoire de cette unité, ni celle d'analyser le déroulement de la campagne de France. Il s'agit avant tout de souvenirs de guerre ainsi que de l'opinion d'un ancien chef de char au sujet du célèbre B1 bis.

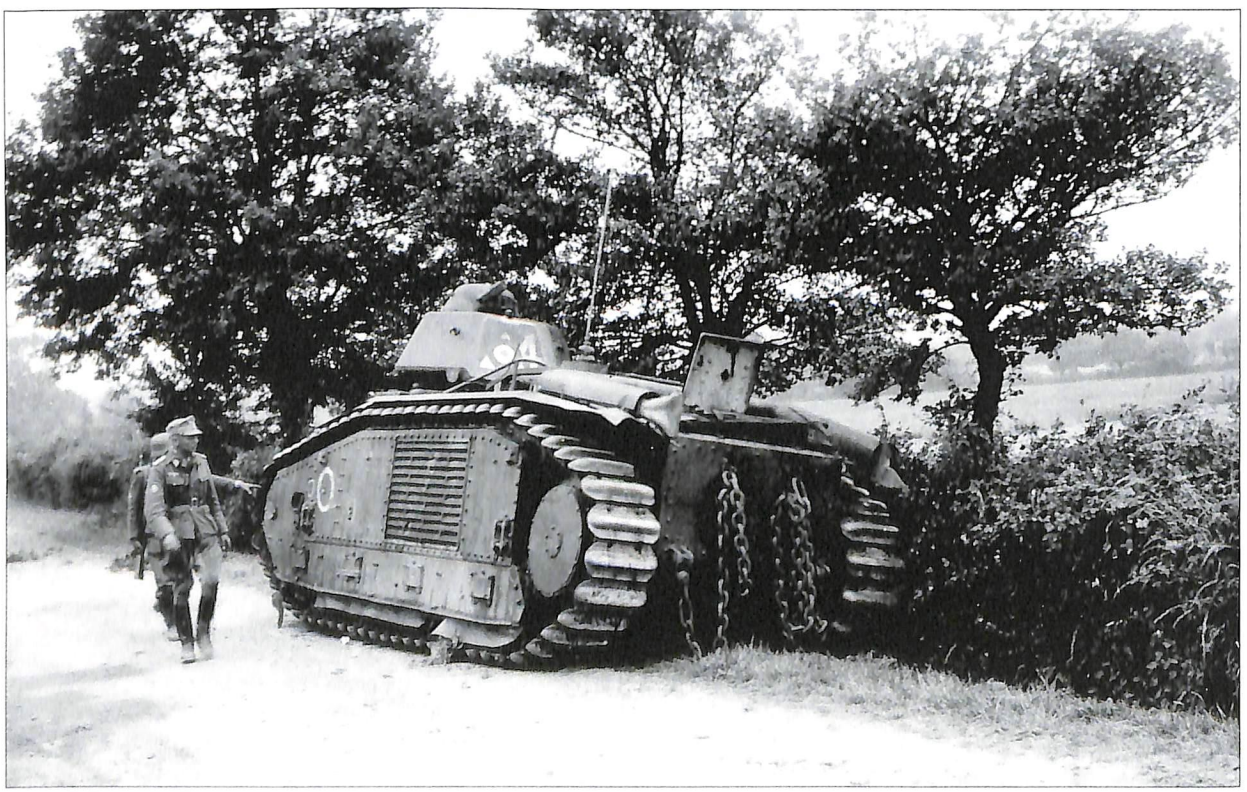
Le témoignage de Monsieur Lemaire a été recueilli par Antoine Misner.

Le 14 mai 1940, nous étions en Belgique, à environ un kilomètre au nord de Flavion. Le « Brazzaville » était l'un des six chars sur les dix que comptait la 3e compagnie du 28e Bataillon de Chars de Combat (BCC) à être parvenu sur sa position de départ. Les autres engins étaient soit en panne d'essence, soit en panne de Naeder. L'attaque allemande se déclencha le 15, sur les coups des 8h30. Nous reçûmes une grêle d'obus. En ripostant, je constatai que mon dispositif de blocage de tourelle ne fonctionnait plus. Conséquence ? À chaque coup de départ du SA 35, la tourelle pivotait à droite ou à gauche, ce qui me contraignait à systématiquement repointer ma pièce. Un peu plus tard, on nous ordonna de nous replier. Mon chef de section, le lieutenant Koninck sur le char « Tombouctou », ne put nous suivre. Son Naeder venait de le « lâcher » ; son équipage et lui furent faits prisonniers peu de temps après.

Peu après notre repli, la *5. Panzer-Division* arriva droit sur nous. Les combats reprirent. Contrairement à ce qui est écrit dans le journal de marche du 28e BCC, le « Brazzaville » ne fut pas atteint par un obus de 150 mm mais par trois obus antichars de moindre calibre arrivant coup sur coup presque au même endroit. Ceci eut pour effet de provoquer des gerbes d'éclats rougeoyants de blindage de plus en plus importantes. Ce sont ces dernières qui ont blessé mon équipage – mon pilote, le caporal René Aubert, décédera peu de temps après des suites de ses blessures. Les coups ayant porté « bas », je fus épargné. Il ne nous restait plus qu'à évacuer. En sortant du char, nous avons été recueillis par les équipages du « Tunis » et du « Casablanca » après une course à découvert durant laquelle nous fûmes pris pour cibles par une mitrailleuse allemande. Travaillant à Paris en 1941, j'eus l'occasion de revoir le « Brazzaville ». Il était stocké dans la cour d'une usine de la société Renault. Une sentinelle allemande m'ayant empêché de m'en approcher, je demandais à un ouvrier d'aller voir les impacts à l'avant du char. Ce dernier me confirma ce que je pensais : les obus, dont il ne put définir le calibre, n'avaient pas percé le blindage. Néanmoins, les gerbes d'éclats avaient suffi à blesser l'équipage et à mettre le char hors de combat. Il est aussi très vraisemblable que la liaison mécanique pilote-canon du 75 mm en casemate avait été endommagée.

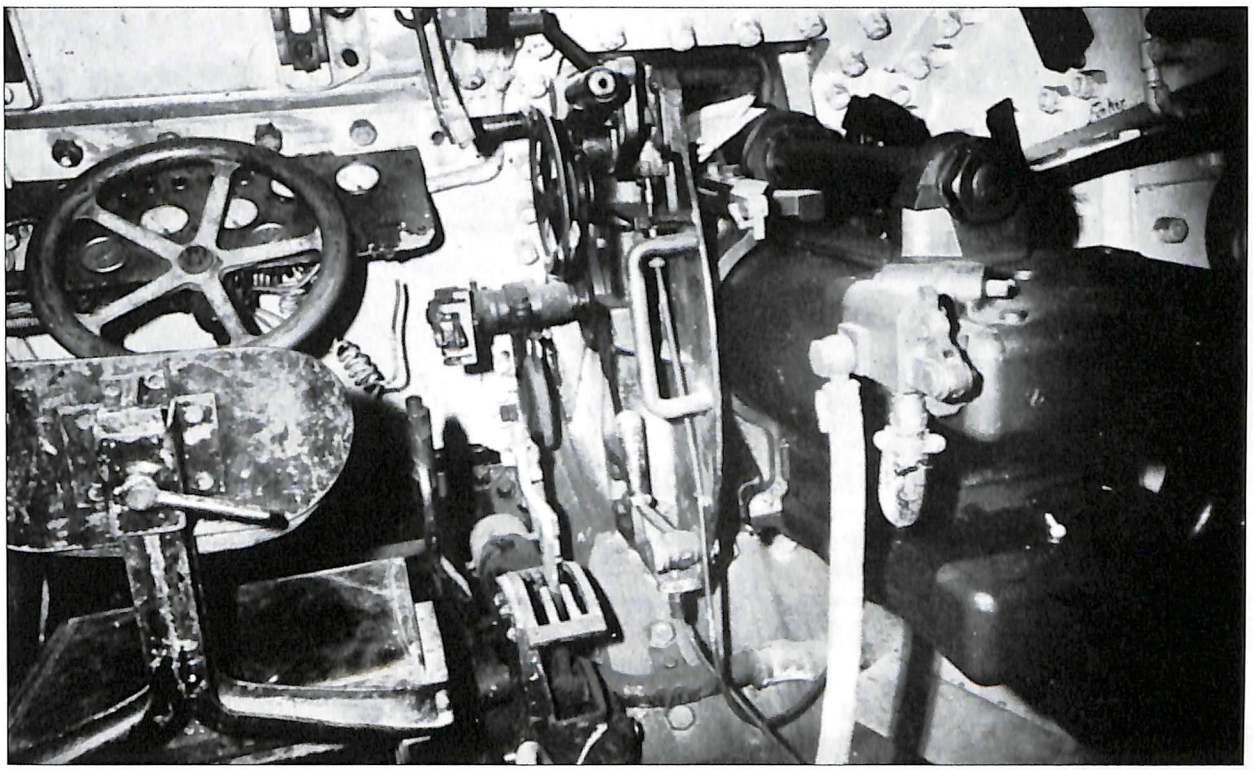
Début juin 1940, le 28e BCC, entre-temps reformé, repartit au combat. Mon nouveau char, le « Jourdan », sortait directement de chez Renault. Il avait été pris en compte à Guyancourt à la fin du mois de mai 1940. Dès notre départ vers Roye dans la Somme, j'eus la désagréable surprise de constater que son appareil de direction Naeder était déficient. Mon B1 bis devant faire trois manœuvres pour passer un carrefour à angle droit, je dus prendre la queue de la colonne pour ne pas retarder ceux qui me suivaient. Comme il faisait nuit, je fis allumer le phare pour suivre les autres grâce aux traces qu'ils laissaient sur la route. Afin de repérer ces dernières, je m'étais installé à l'avant du blindé, guidant mon pilote par bigophone. Ce n'était pas du tout du goût des

Insigne du 28e Bataillon de Chars de Combat.
Collection Jean-Robert Gorce.



Ce B1 bis n'est ni le « Brazzaville » ni le « Jourdan » mais le « Saint Georges » (n° 543), engin de la 352e Compagnie Autonome de Chars de Combat (CACC).
Collection Robert Noss

postes militaires que nous croisions... D'étape en étape, cahin-caha, je parvins à suivre la 3e compagnie. J'arrivai tant bien que mal dans le bois de Champien le 5 juin au matin.
N'ayant guère dormi depuis trois jours, je m'assoupis au pied d'un arbre en attendant l'heure-H, soit 8h30. Ce fut alors qu'une très forte explosion se fit entendre ! Dans un premier temps, je pensais qu'il s'agissait d'un obus ennemi ayant explosé à proximité de nos positions mais, en voyant le visage blême de Magny, l'aide-pilote, sortant du « Jourdan » ainsi que la douille éjectée près du B1 bis, je compris que cette déflagration provenait du coup de départ de l'obus engagé dans le 75 qui, sans nul doute, venait de partir tout seul ! Passant entre deux chars, l'obus était allé se perdre dans la nature. Quant à moi, j'étais complètement sourd.
Comme il est rapporté dans le journal de marche du 28e BCC, le bataillon fut ensuite décimé par les avions en piqué de la *Luftwaffe* et l'artillerie ennemie. Le « Jourdan » fit partie des huit blindés rescapés. Ces machines furent regroupées dans le bois de Mortemer.
En s'y rendant par la route, les chars essuyèrent les coups de feu d'un antichar français de 25 mm embossé dans un fossé. Touché mais non percé, le « Gallieni » eut son pilote blessé, heureusement sans gravité. Par la suite, le Jourdan fut mis à la disposition du 25e BCC. En panne d'essence et d'huile de ricin pour son Naeder, toujours défaillant, dans l'impossibilité d'utiliser son



Ce cliché nous présente le poste de pilotage d'un B1 bis. Sur la droite, la pièce de 75 mm Abs 1929 montée en casemate. Ce canon était pointé en orientant le char lui-même grâce au système hydrostatique Naeder. Un volant permettait ensuite d'affiner le pointage de la pièce. DR.

Mes impressions sur le char B1 bis sont très partagées.

Points forts : bonne suspension, bonne vitesse, bonne capacité de franchissement, bonne visibilité par les diascopes et bon blindage, quoique, pour ce dernier, je l'ai constaté sur le « Brazzaville » et à un degré moindre sur le « Gallieni », le char pouvait être mis hors de combat par des gerbes de blindage portées au rouge. Ces morceaux d'acier fusaient à l'intérieur du char sous les impacts d'obus antichars inférieurs au 88, et, cela, personne ne nous l'avait dit !

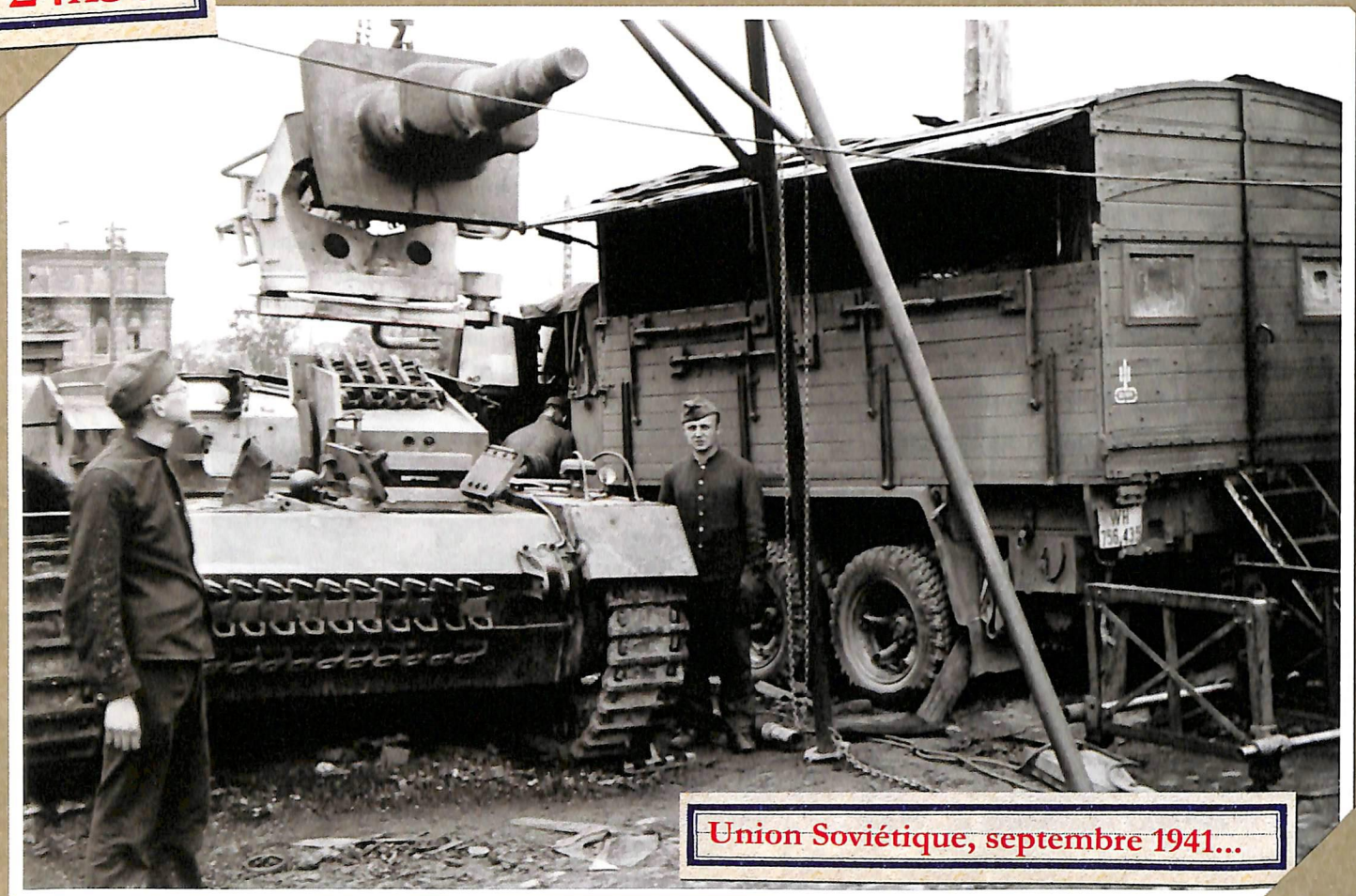
Points faibles : de toute évidence, le plus gros point faible du B1 bis était son appareil de commande de direction Naeder. Très séduisant sur le plan technique, ce dernier s'est révélé d'un usage difficile. Les carters en bronze étaient poreux. Les joints des cylindres peu fiables compte tenu des pressions qui s'exerçaient sur eux. Résultat : fuite d'huile de ricin et pannes fréquentes. Dans ces conditions, le pointage de la pièce de 75 mm qui se faisait par le pivotement du char, donc par l'intermédiaire du Naeder, devenait plus qu'aléatoire.

Remarquons d'ailleurs que l'utilisation du canon de 75 mm en casemate était en contradiction avec le sacro-saint principe ressassé à l'École des Chars : toujours se placer en défilement de tourelle. La tourelle, justement, était bien trop exiguë pour un blindé de cette taille. Plus spacieuse, elle aurait permis de mieux positionner le canon selon son axe longitudinal, évitant ainsi le couple de rotation pendant les tirs de la pièce placée sur sa droite. Les transmissions par radio devaient être cryptées, d'où, en campagne, une perte de temps et des risques d'erreurs lors du cryptage et du décryptage. En outre, il n'y avait qu'une batterie pour alimenter la radio et le démarrage souvent difficile du moteur. Pratiquement, plus de radio au bout d'un jour ou deux… car cette batterie était notoirement insuffisante. C'était alors un motocycliste qui assurait les liaisons. Les commandants de compagnie étaient un peu mieux lotis ayant d'office à bord de leur B1 bis une batterie de rechange. Ils avaient aussi la priorité dans les rares moments où il a été possible de disposer d'un appareil de recharge.

Par contre, nous disposions de deux accessoires parfaitement inutiles ! Le premier était le compas Vion, boussole perfectionnée avec masses de compensation du champ magnétique générée par le char. Mais, à l'intérieur de nos trente tonnes d'acier, dont la manipulation d'éléments en usine avait peut-être été faite par de puissants électroaimants, nous ne sommes jamais parvenus à compenser quoi que ce soit ! Autre gadget, nous avions un gyroscope, certainement très utile en plein désert mais pas en France ! Gyroscope et compas Vion furent très vite remis en caisses et renvoyés à l'arrière.

Finalement, le B1 bis présentait autant de qualités que de défauts, sauf qu'en mai et juin 1940, ces défauts lui furent fatals !

24x36



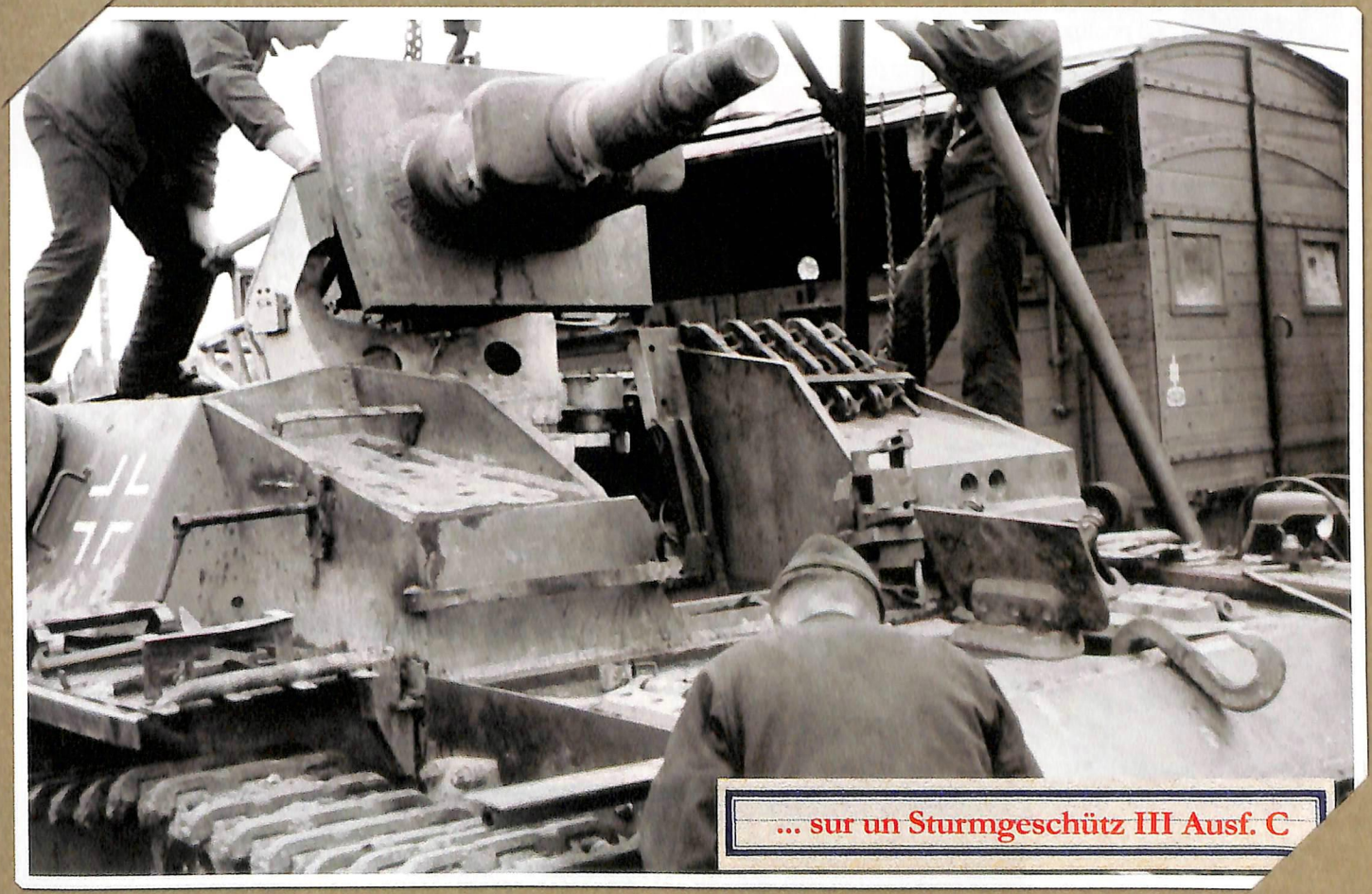
Union Soviétique, septembre 1941...

... secteur du Heeresgruppe Mitte

Sur les arrières du Stug Abteilung 189

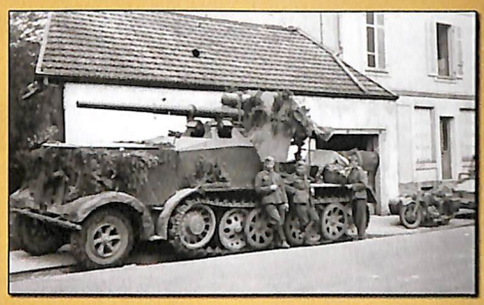
Collection Privée
Jürgen Wilehlm

Installation d'un 7,5cm StuK37 L/24...



... sur un Sturmgeschütz III Ausf. C

PROCHAIN NUMÉRO EN VENTE DÉBUT JUILLET



Dans le prochain numéro de Batailles & Blindés : Les combats opposant la « Prinz Eugen » aux Italiens en Yougoslavie en 1943, la biographie de « Sepp » Dietrich, la première partie de l'étude du capitaine Entraygues sur la bataille de Cambrai en 1917, les souvenirs d'un tankiste allemand lors de « ses » campagnes de France et de Russie ainsi que de nombreux autres articles et toujours nos rubriques « 24x36 » et « 2e Bureau » !

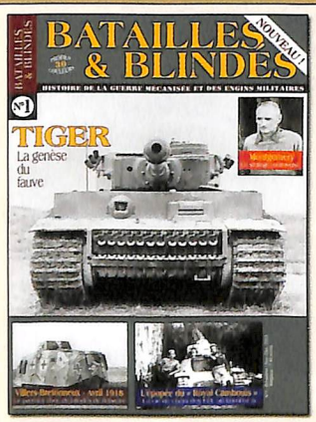
SOMMAIRE DU N°4

COMMUNIQUÉ

La Fondation de la France Libre assume un devoir de mémoire au cœur de sa vocation dans le cadre de la célébration du 60e anniversaire de la Libération de la France en 2004. Avec le soutien des Gueules Cassées, elle présente une exposition évènement retraçant le parcours de ces Français libres qui refusèrent la capitulation de la France et rejoignirent le Général de Gaulle dans le cadre des forces armées pour conduire le pays à la victoire. Du 21 Mai au 8 Juin le Train de la France Libre parcourra près de 5 000 kilomètres en un tour de France de seize étapes.

Vendredi 21 : Paris-Est, samedi 22 : Paris-Est, dimanche 23 : Reims, lundi 24 : Lille, mardi 25 : Metz, mercredi 26 : Strasbourg, jeudi 27 : Lyon, vendredi 28 : Grenoble, samedi 29 : Toulon, lundi 31 : Marseille, mercredi 2 : Toulouse, jeudi 3 : Périgueux, vendredi 4 : Rennes, samedi 5 :Nantes, dimanche 6 : Vannes, lundi 7 : Caen, mardi 8 : Versailles-Chantiers

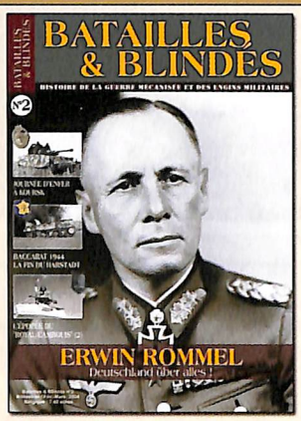
Plus d'informations sur www.traindelafrancelibre.com



AU SOMMAIRE DU N°1

L'épopée du Royal Cambouis (1)
Tiger ! La genèse du fauve
Bernard L. Montgomery
Villers-Bretonneux, avril 1918
Le Panzerkampfwagen IV Ausf. A
Krylya Tanka ! Les chars volant soviétiques
Un chasseur sachant chasser !

64 pages
30 profils couleurs
2 planches de plans
65 photos



AU SOMMAIRE DU N°2

L'épopée du Royal Cambouis (2)
Erwin Rommel ! L'Allemagne avant tout
Baccarat 1944, la fin du Harstadt
Le SP 17–pdr Avenger (A30)
Journée d'enfer à Koursk !
T–50, le petit poucet de Leningrad

64 pages
22 profils couleurs
3 planches de plans
70 photos

BON DE COMMANDE

☐ Oui, je m'abonne à Batailles & Blindés pour une année, soit 6 numéros, à partir du **n°4 inclus**.
France : 30.00 euros - UE, Suisse et DOM-TOM : 35.00 euros - Reste du monde : 40.00 euros

☐ Oui, je souhaite recevoir un exemplaire de Batailles & Blindés n°1 au prix de 7.50 euros (frais de port inclus pour toutes les destinations)

☐ Oui, je souhaite recevoir un exemplaire de Batailles & Blindés n°2 au prix de 7.50 euros (frais de port inclus pour toutes les destinations)

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : ..... Pays : .....

Je souhaite règler par : ☐ Chèque (à l'ordre de Caraktère) - Nous n'acceptons pas les eurochèques
☐ Mandat
☐ Carte Bancaire : VISA - MASTERCARD (rayer la mention inutile)

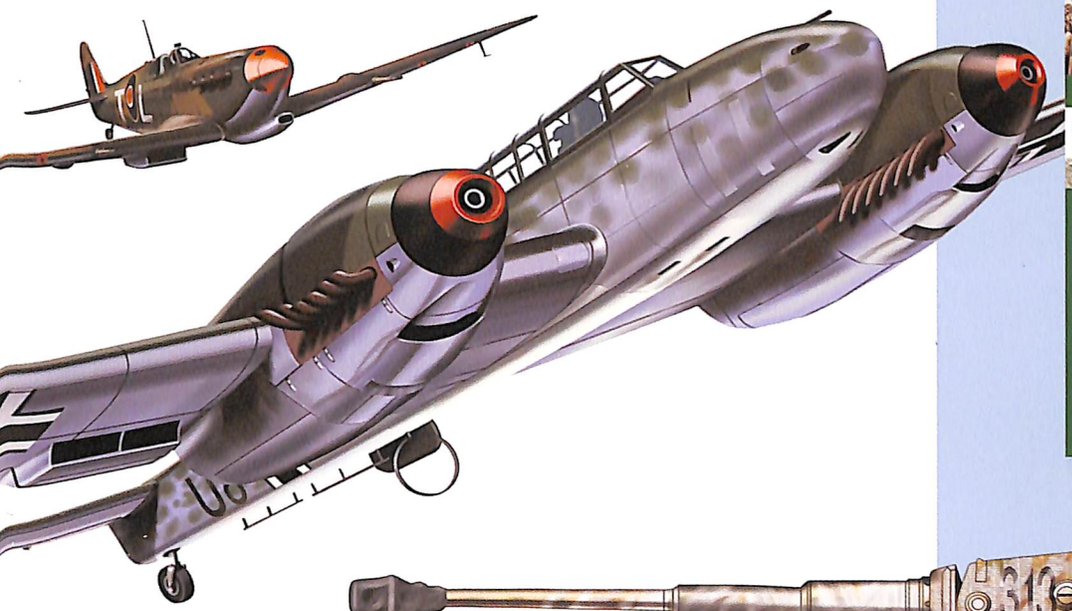
Numéro ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐

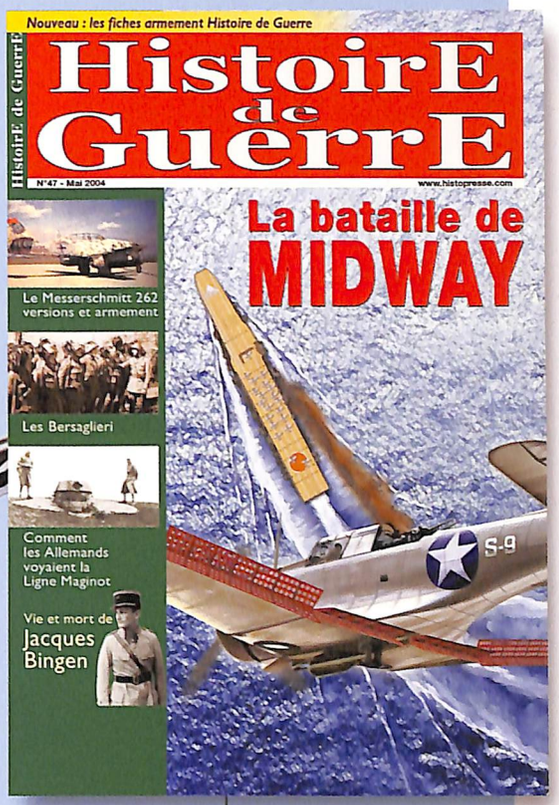
Date d'expiration : ..... / ..... Signature :

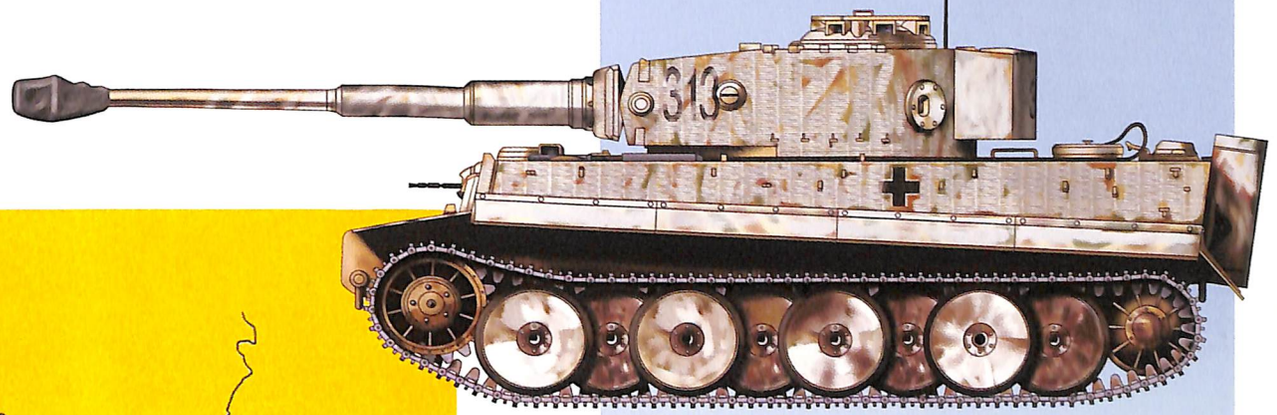
Caraktère
Service des abonnements
306, avenue du Prado
13008 Marseille - France

HistoirE de GuerrE

Le magazine d'histoire de la seconde guerre mondiale







Tous les mois, découvrez dans le détail l'histoire du plus grand conflit de tous les temps.

Vente en kiosque

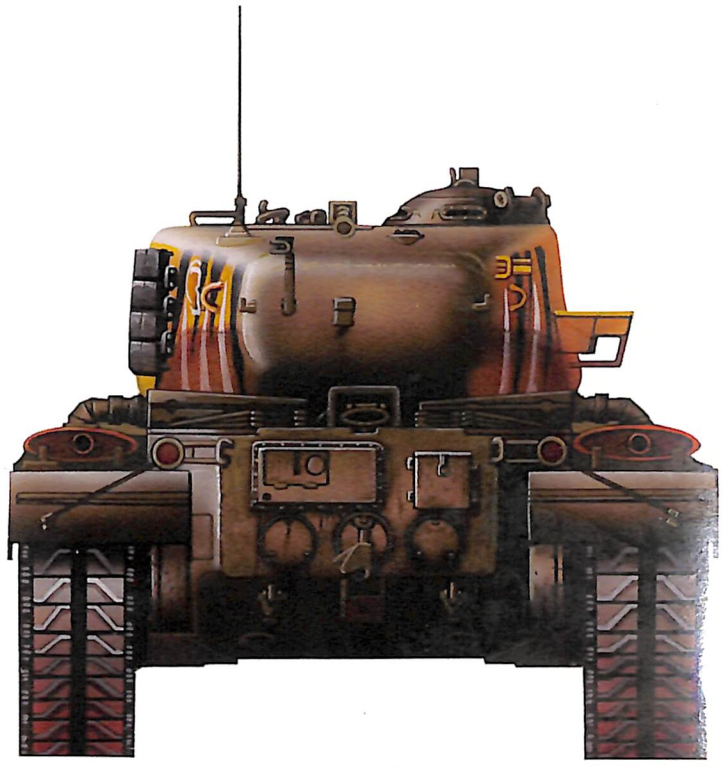
Abonnement, commande d'anciens numéros : 03 88 34 00 18

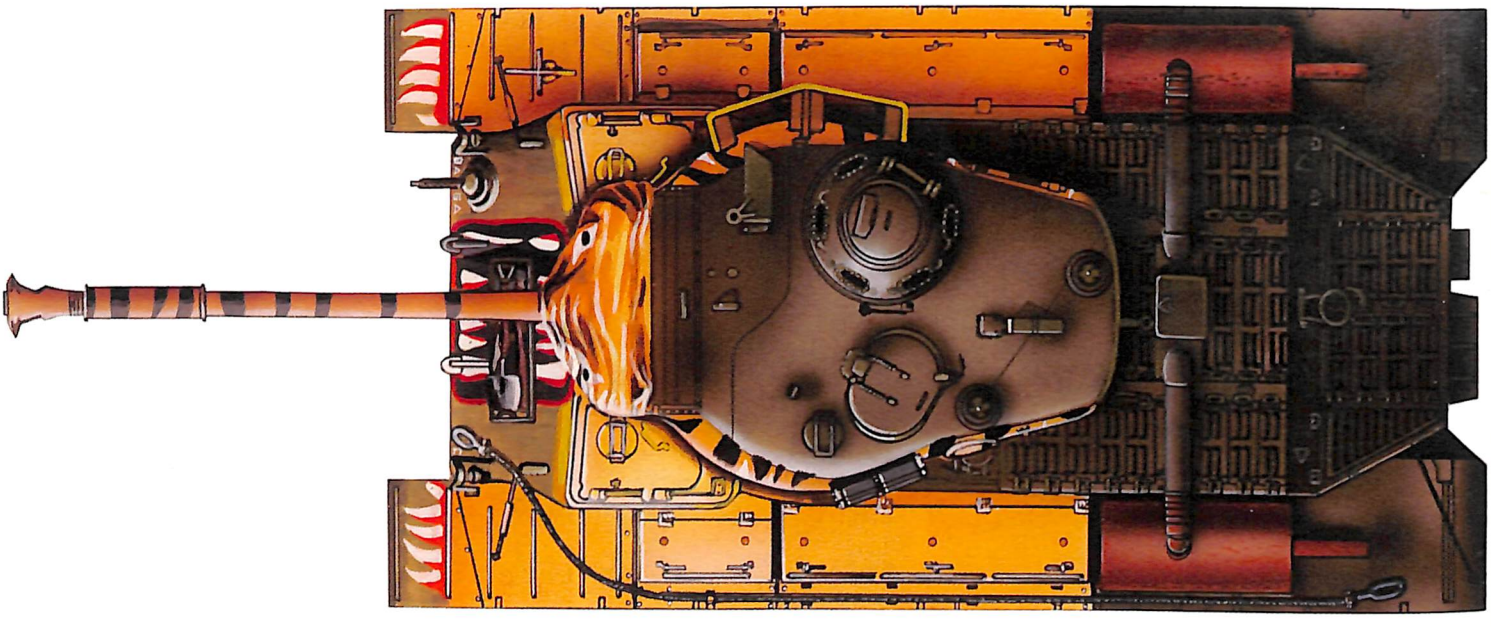
HISTOIRE DE GUERRE - BP75 - 67542 Ostwald CEDEX

Attention ! les vues avant et arrière ne sont pas à la même échelle que les vues de profil et de haut.

Char moyen américain M46 Patton
6th Tank Battalion – Company C
Avril 1951 – Corée – Secteur de Chongpyong
Cet engin opérait au profit de la *24th Infantry Division.*

Profil réalisé à l'aide de photographies incomplètes. Certaines marques peuvent être manquantes.





© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2004 – Plans : H. Cance